Sewering, Karl

Die wettbewerbsfähigkeit des...

Weida i. Thür

1917

97-84187-13
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

3
Box 24 Sewering, Karl, 1888-
Die wettbewerbsfähigkeit des Dortmund-Ems-kanals; eine untersuchung über ihre abhängigkeit von kanalgebühren und staatlichem schleppmonopol. Inaugural-dissertation ... vorgelegt von Karl Sewering ... Weida i. Thür, Thomas, 1917.
100 p. 22 cm.

Thesis, Leipzig, 1917.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-11-97 INITIALS: AP

TRACKING # : 27680

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Dortmund-Ems-Kanals.

Eine Untersuchung über ihre Abhängigkeit von Kanalgebühren und staatlichem Schleppmonopol.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der hohen philosophischen Fakultät der Universität Leipzig

vorgelegt von

Karl Sewering
Diplom-Handelslehrer an der Öffentlichen Handelslehranstalt zu Leipzig.

Weida i. Thür.
Druck von Thomas & Hubert
Spezialdruckerei für Dissertationen
1917.

Angenommen von der philosophisch-historischen Sektion auf Grund der Gutachten der Herren Stieda und Schmid.

Leipzig, den 27. Juli 1917.

Der Prokanzellar
Kromayer.

Inhaltsübersicht.

Literaturnachweis.

1. Handschriftliches Material.

Akten des Schiffahrt-Vereins für den Dortmund-Ems-Kanal.
Akten der Handelskammer zu Dortmund betr. Dortmund-Ems-Kanal, Vol. 4, Abt. I, Fach a, Nr. 11.
Desgl. betr. Schiffahrtsabgaben auf Strömen und Kanälen, Schleppmonopol, Vol. 2, Abt. I, Fach a, Nr. 19.
Pickhan, H. A., Der Hafen von Dortmund.

2. Gedrucktes Material.

Berentelg, Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal und sein Einfluß auf den Seeverkehr Emdens.
Claus, Dr.-Ing., Schleppmonopol und Selbstfahrer auf dem Rhein-Weser-Kanal.
Prof. Dr. Wirminghaus, Denkschrift zur Beurteilung der wirtschaftlichen Lage und der Organisationsbestrebungen in der Rheinschiffahrt.
Der Kampf um die Schiffahrtsabgaben, ein Rückblick.
Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1912/13.
Drucksachen des preußischen Herrenhauses 1912/13.
Jahresberichte der Handelskammer zu Dortmund, Jahrgang 1875 ff.
Eingabe der Westfälischen Transport-Aktien-Gesellschaft an das preußische Abgeordnetenhaus vom 2. November 1912.
Geschäftsberichte der Westfälischen Transport-Aktien-Gesellschaft.
Dr. Krzizza, Emden und der Dortmund-Ems-Kanal.
Schecher, Dr. Karl Ludwig, Verkehrslehre der Binnenschiffahrt.
Schmidt, Georg H., Der Hafen von Dortmund im ersten Jahrzehnt.
Übersicht über den Verkehr und die Einnahmen des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund und Herne bis Emden seit der Eröffnung des Kanalverkehrs bis Dezember 1916.
Übersicht über die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife, Landeseisenbahnrat 1915.
Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1912.
Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1913—15.

Einleitung.

I. Der Zweck des Kanals.

Durch den Dortmund-Ems-Kanal wurde in erster Linie eine Verbilligung der Frachten bezweckt, um auf diese Weise die Wettbewerbsfähigkeit des westfälischen Industriegebietes sowohl dem benachbarten rheinischen Revier als auch dem Auslande gegenüber zu erhöhen.

Der Gedanke, den Frachtnachteil des an schiffbaren Flüssen armen Binnenlandes durch den Anschluß an ein großes Stromgebiet oder an das Meer auszugleichen, war schon ein halbes Jahrhundert alt, als er zur Tat reifte, und fußte auf der Erinnerung an jene Zeiten, in denen auf den natürlichen Wasserverbindungen dieses Gebietes mit dem Rhein, nämlich der Ruhr und Lippe, ein beträchtlicher Transport, besonders von Kohle, stattgefunden hatte. Noch in den Jahren 1847 bis 1860 sind bis zu 18 Millionen Zentner Kohle jährlich auf der Ruhr verfrachtet worden[1]. Die Schiffahrt auf diesen Flüssen verlor jedoch allmählich an Bedeutung, als die Rheinschiffe an Größe immer mehr zunahmen und deshalb auf Ruhr und Lippe ihren Betrieb allmählich einstellen mußten. Dadurch allein hätte zwar die Unterbindung des Schiffsverkehrs zwischen Westfalen und dem Rhein noch nicht einzutreten brauchen, denn nach wie vor konnte der Verkehr mit besonderen, den Fahrverhältnissen dieser Flüsse angepaßten Schiffen erfolgen, wenn auch der Nutzen, der auf dem Rhein durch die Vergrößerung der Schiffe gezogen wurde, das westfälische Gebiet in seiner Wettbewerbsfähigkeit geschwächt haben würde. Es kam vielmehr ein weiterer Umstand hinzu, um dem Schiffsverkehr vollends ein Ende zu bereiten. In jener Zeit trat nämlich die Eisenbahn ihren Siegeszug an. So kam es, daß Ruhr und Lippe ihre Bedeutung für die Frachtbeförderung verloren und an deren Stelle der Schienenweg trat. Freilich beruhte diese Verdrängung der Schiffahrt nicht auf billigerer Transportmöglichkeit,

[1] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Jahrgang 1914, Heft 8, S. 191.

sondern das neue Verkehrsmittel verursachte sogar eine Frachterhöhung, wodurch der Wettbewerb für das westfälische Industriegebiet gegenüber dem rheinischen erschwert wurde.

Infolgedessen fand der Gedanke, durch Anlage einer künstlichen Wasserstraße die Transportkosten zu verringern, günstigen Boden. Neue Nahrung erhielt er, als infolge des durch den Krieg mit Frankreich hervorgerufenen wirtschaftlichen Aufschwunges die Eisenbahnen den Verkehr nicht mehr bewältigen konnten und der Frachttarif wegen der allgemeinen Preissteigerung der Rohmaterialien und Arbeitsleistungen um 20 % erhöht wurde[1]. Ganz besonders laut und dringend wurde der Ruf nach billigen Verkehrsmitteln, als Ende der 70er Jahre der Umschwung im Wirtschaftsleben eintrat und für viele Zweige der Industrie eine lohnende Produktion unmöglich wurde[2]. Gerade solche Krisen drängen nach Verbesserungen der Produktions- und Absatztechnik. So ist es denn verständlich, daß eine lebhafte Agitation zur Hebung der Binnenschiffahrt einsetzte, da man hoffte, durch ein geschlossenes Kanalsystem die größten Massentransporte zu einem Tarife ausführen zu können, bis zu dem herabzugehen die Eisenbahn nur mit Verlust in der Lage wäre. Auf diese Weise glaubte man, der deutschen und im besonderen der westfälischen Industrie die so dringend nötige Erleichterung im Wettbewerb mit dem Ausland verschaffen zu können[3].

[1] Vergl. Dr. Leese, Die Erhöhung der Gütertarife der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1874. Ein geschichtlicher Rückblick. Schmollers Jahrbuch, Jahrgang 1893.

[2] „Die Lage der Eisenindustrie ist trostlos. Sie charakterisiert sich durch beständiges Sinken der Preise bei zunehmendem Arbeitsmangel." Bericht der Handelskammer zu Dortmund, 1875, S. 14.

[3] „Um den Betrieb, selbst in sehr beschränktem Maße, aufrecht zu erhalten, sind die großen Eisen- und Stahlwerke zur Übernahme von Arbeit fürs Ausland genötigt worden und haben einen Export ihrer Fabrikate ins Leben gerufen, welcher, statt aus gesunder Entwicklung hervorgegangen zu sein, nur die schlimmste Arbeitsnot zur Ursache hat und bei meist Verlust bringenden Preisen lediglich auf eine weitere kurze Fristung der Existenz berechnet ist. — Um exportfähig zu werden, fehlen der deutschen Eisenindustrie drei wesentliche Bedingungen: Schutz gegen natürliche Produktionsvorteile der englischen Industrie, Erweiterung des Absatzgebietes durch Gleichstellung der Eisenzölle der unter gleichen Bedingungen wie Deutschland arbeitenden Nachbarländer Frankreich und Österreich und endlich billige Frachten im Binnenverkehr sowie für den Export." Bericht der Handelskammer zu Dortmund, 1875, Seite 14/15. — „Die Transportfrage ist für die Kohlenindustrie Westfalens Lebensfrage." Bericht der Handelskammer zu Dortmund, 1887, S. 7.

Freilich gab es damals auch Männer, welche anderer Ansicht waren. Der Ingenieur Springmann, ein Mitglied des Volkswirtschaftsrates, hielt jeden Kanalbau, „der über den Zweck der Herstellung kurzer Verbindungen natürlicher Schiffahrtswege hinausgeht", für „eine Vergeudung des Nationalvermögens"[1].

Die preußische Staatsregierung schloß sich der Ansicht der Kanalfreunde an und brachte im Jahre 1882 einen Gesetzentwurf ein, der einen Kanal von Dortmund nach Emden und vom Rhein bis zur Elbe vorsah. Was von den westfälischen Interessenten erstrebt wurde, war nun weniger der Kanal in seiner jetzigen Gestalt, sondern zunächst die Verbindung mit dem Rhein[2]. Die westfälischen Industriellen haben aus ihrer Befürchtung, daß der Dortmund-Ems-Kanal nicht in dem Maße wie der Dortmund-Rhein-Kanal ihren Interessen dienen würde, kein Hehl gemacht. Wenn trotzdem die so freudig begrüßte Vorlage von 1882 den Zusatz erhielt, daß nicht der Dortmund-Rhein-Kanal, sondern ein Dortmund-Ems-Kanal die erste Strecke des Kanalsystems bilden werde, so sind die Gründe hierfür nicht rein wirtschaftlicher, sondern mehr politischer Art[3]. Maßgebend für die Staatsregierung waren wohl folgende Gesichtspunkte: Befreiung vom holländischen Zwischenhandel, Verdrängung der englischen Kohle vom deutschen Markt[4] und Hebung des mit einem Aufwande von rund 80 Millionen Mark[5] geschaffenen und verbesserten fiskalischen Hafens zu Emden.

[1] Pickhan, a. a. O., S. 10.

[2] „Es ist jedoch nicht zu verkennen, daß diese erste Linie nach den Emshäfen kommerziell die schwierigste und jedenfalls diejenige ist, welche erst dann von Wirkung für das Kohlenrevier sein wird, wenn die viel kürzere und wertvollere Verbindung mit dem Rhein, deren Herstellung in erster Linie wünschenswert ist, da sie sofort dem Kohlenbezirk Anschluß an ein großes Wasserstraßennetz und an ein ganz außerordentlich kaufkräftiges Absatzgebiet geben würde, zur Ausführung gelangt." Bericht der Handelskammer zu Dortmund, 1887, S. 8.

[3] „Gesichtspunkte einer positiven Schiffahrtspolitik waren es schwerlich, die für diese Entscheidung maßgebend gewesen sind, wir haben dieselben auf dem Gebiete der hohen Politik gesucht." Jahresber. der Handelskammer zu Dortmund, 1894, S. 8.

[4] „Eine mächtige Kriegsflotte hat sich in Kiel und Wilhelmshafen feste ‚Nester' geschaffen und eine Handelsflotte von über 400 Seedampfern mit 216000 Registertonnen haben ihre Heimat an den deutschen Gestaden der Nord- und Ostsee, deren gewaltiger Kohlenbedarf einem sehr bedeutenden Teil der westfälischen und schlesischen Kohlenproduktion lohnenden Absatz zu sichern vermag, sowie die Transportkosten nicht mehr höher sind als die der englischen Kohle." Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund, 1881, S. 8.

[5] Drucksache 855 A des Preußischen Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 5519.

Im Jahre 1886 wurde denn als erstes Glied des Kanalsystems der Bau des Dortmund-Ems-Kanals von den beiden Häusern des preußischen Landtages beschlossen.

II. Die Verkehrsentwicklung.

Eine eingehende Darstellung der Verkehrsentwicklung würde über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen, außerdem sind schon ausführliche Arbeiten darüber vorhanden[1]. Deshalb sind die Verkehrsziffern nur insoweit herangezogen, als sie zum Verständnis der zu behandelnden Fragen von Bedeutung erschienen.

Der neue Schiffahrtsweg, der am 11. August 1899 in Anwesenheit des Kaisers eingeweiht wurde, war nicht, wie alle früheren Kanäle, ein Bindeglied zwischen Wasserstraßen, auf denen schon ein Verkehr bestand, so daß nur eine Überleitung hätte stattzufinden brauchen, sondern der Verkehr auf ihm mußte erst durch Abgewinnung der direkten Bahntransporte und der im Rhein- und Weserumschlag beförderten Mengen geschaffen werden[2]. Die alten Handelsbeziehungen zum Rhein mit seinen Seehäfen waren nur zu lösen, wenn dem Verfrachter auf dem Kanal wenigstens die gleichen Bedingungen geboten wurden. Das zu erreichen, war aber schwierig. Denn gemäß der Rheinschiffahrtsakte von 1868 durften auf diesem Strom keine Schiffahrtsabgaben erhoben werden, während auf dem Kanal von vornherein mit Abgaben zu rechnen war. Dazu kommt, daß in den an der Mündung des Rheines gelegenen Seehäfen Rotterdam und Amsterdam wegen ihrer überseeischen Beziehungen die Wahrscheinlichkeit, Rückfracht für den ausgehenden Verkehr zu bekommen, größer war als in Emden, dem Endpunkt des Dortmund-Ems-Kanals.

[1] Vergl. Pickhan, a. a. O.; Dr. Krziza, a. a. O.; Berentelg, a. a. O.

[2] „Vor der schweren Aufgabe stehen wir, für die kleinen Emshäfen in ihrem derzeitigen Zustande und für ihren durch ein größtenteils armes und von der hannoverschen Regierung ein halbes Jahrhundert sehr arg vernachlässigtes Hinterland nach dem Kohlenrevier in kleinen Dimensionen tracirten Kanal Kapital, Unternehmungslust, Handelsverbindungen, eine neue Flotte und eine Kaufmannschaft aus dem Boden zu stampfen, die die Konkurrenz mit der 3 m tiefen abgabenfreien Rheinstraße und den Häfen von Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen und Hamburg aufzunehmen nicht nur den Mut, sondern auch das Zeug hat.“ Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund, 1894, S. 8.

Jedoch nicht nur der Verkehr, auch geeignete Fahrzeuge mußten geschaffen werden. Zu diesem Zwecke wurde von Vertretern der westfälischen Industrie, den Städten Dortmund, Emden usw. die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft zu Dortmund mit einem Kapital von 2200000 M. gegründet, welche zunächst 15 Schiffe baute und weitere 25 vom Rheine mietete. Ende 1915 beschäftigte diese Gesellschaft einen Schiffspark von 14 Schleppdampfern, 6 Güterdampfern, 2 Motorbooten, 74 Schleppkähnen, 1 Geschirrschiff, 1 Kanalseekahn und 2 Seedampfern[1]. An eine Verzinsung des Kapitals, welches im Jahre 1914 um 800000 M. auf 3000000 M. erhöht wurde, war in den ersten Jahren nicht zu denken. Ein Jahrzehnt haben die Aktionäre keinen Pfennig Dividende erhalten, erst im Jahre 1908 wurde ein Gewinn von 5 % verteilt.

Zur Veranschaulichung der Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs auf dem Kanal diene folgende Übersicht:

Güterverkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal[2].

Jahr	Kanalaufwärts Tonnen	Kanalabwärts Tonnen	Insgesamt Tonnen
1899	—	—	235252
1900	—	—	441615
1	427715	253199	680914
2	528902	346954	875856
3	754337	494833	1249170
4	718081	467506	1185587
5	986198	532278	1518476
6	1172612	558808	1731420
7	1349028	662028	2011056
8	1363705	948945	2312650
9	1431839	1159297	2591136
1910	1765470	1397205	3162675
1	2140332	1688159	3828491
2	2077378	1705124	3782502
3	2222929	2045778	4268707
4	1731477	1587194	3318671
5	885970	533554	1419524
1916	756193	594535	1350728

[1] Geschäftsbericht der Westfälischen Transport-Aktien-Gesellschaft, Nr. 18.

[2] Übersicht über den Verkehr und die Einnahmen des Dortmund-Ems-Kanals usw.

Wie aus diesen Zahlen hervorgeht, hat der Verkehr mit Ausnahme des Jahres 1904, in welchem durch einen Schleusenbruch eine längere Störung eintrat, und der Kriegsjahre, in denen ein erheblicher Rückgang der verfrachteten Mengen zu verzeichnen ist, stetig und sehr beträchtlich zugenommen. Wenn trotz aller Schwierigkeiten der Transport auf dem Kanal eine über alles Erwarten große Steigerung erfahren hat, so haben neben anderen Faktoren die Zähigkeit und der Wagemut der westfälischen Interessenten ihr reichlich Teil dazu beigetragen.

III. Die Kanalgebühren.

1. Gebühren und Rentabilität.

In den älteren Jahresberichten der Dortmunder Handelskammer finden sich mehrere Stellen, aus denen hervorgeht, daß man damals eine Verzinsung eines solchen Verkehrsweges, wie es der Dortmund-Ems-Kanal ist, nicht für erforderlich hielt[1]. Wäre diese Ansicht zutreffend, so könnten die Schöpfer dieses Kanals mit ihrem Werk zufrieden sein, denn die Verkehrsentwicklung ist, wie gezeigt wurde, glänzend, wenn auch das finanzielle Ergebnis bisher zu wünschen übrig gelassen hat. Einige Beispiele mögen dies noch weiter dartun. Die auf dem Dortmund-Ems-Kanal zurückgelegten Tonnenkilometer stiegen von 19795292 im Jahre 1899 auf 773586657 im Jahre 1911[2]. Der Dortmunder Hafen hat im Jahre 1911 in bezug auf den Umschlag den alten Rheinhafen Düsseldorf fast erreicht, Köln sogar überflügelt[2]. Der Rauminhalt der in Emden ein- und ausgegangenen beladenen Schiffe stieg von 63689 im Jahre 1888 auf 4085806 Registertonnen im Jahre 1911[2]. Und dieser Aufschwung des Emdener Hafens ist

[1] „Wenn gebaut werden soll, muß der Staat bauen, und wenn er baut, darf er auf Verzinsung ebensowenig rechnen, wie er solche bei Stromkorrektionen und -Vertiefungen zu erwarten hat." Bericht der Handelskammer zu Dortmund, Jahrgang 1879, S. 19. — „Dem Bau von Kanälen und künstlichen Wasserstraßen hat die hohe Regierung neuerdings ihre Aufmerksamkeit in erhöhtem Maße zugewandt und dadurch die Erwartung berechtigt, daß in kürzester Frist klargestellt werde, ob und in wie weit die verschiedenen Tracen Aussicht haben, wesentlich auf Staatskosten erbaut zu werden." Bericht der Handelskammer zu Dortmund, 1880, S. 14.

[2] Bericht der Handelskammer zu Dortmund, Jahrgang 1912, S. 31.

zwar zum Teil auf Königliche Initiative und staatliche Hilfe, hauptsächlich aber auf den Kanal zurückzuführen. So gerechtfertigt nun auch der Hinweis auf die Steigerung der verfrachteten Mengen ist, das finanzielle Ergebnis darf darum doch nicht außer acht gelassen werden. Ein Vergleich der Einnahmen und Ausgaben ergibt aber ein weniger günstiges Resultat, wie aus folgenden Tabellen hervorgeht.

Übersicht über die Einnahmen der Kanalverwaltung[1].

Jahr	Kanalabgaben Mark	Sonstige Einnahmen Mark	Insgesamt Mark
1. 4. 1898—31. 3. 1899	13186,59	18177,34	31363,93
1. 4. 1899—31. 3. 1900	43029,11	20248,22	63277,33
1. 4. 1900—31. 12. 1900	74593,91	20711,09	95305,—
1901	125028,90	17117,90	142146,80
2	133720,21	26016,30	159736,51
3	201360,92	48788,70	250149,62
4	193013,92	35748,35	228762,27
5	302905,39	44231,47	347136,86
6	358808,58	49282,15	408091,43
7	469994,99	45056,31	515051,30
8	438407,39	52590,36	490997,75
9	492210,95	64839,40	557050,35
1910	583037,87	65789,09	648826,96
1	679057,95	74235,66	748293,61
2	614061,45	89622,16	703683,61
3	617581,41	78576,31	696157,72
4	513684,11	78434,97	592119,08
5	404672,53[2]	73081,32	477753,85
1916	307469,23[2]	269457,64[3]	576926,87

[1] Nachweisungen über den Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal usw.

[2] In diesem Betrage sind die erhöhten Abgaben desjenigen Verkehrs enthalten, der nach dem Rhein-Weser-Kanal gegangen ist.

[3] Hiervon entfallen 192740,60 M. auf Schlepplohn.

Übersicht über die Ausgaben der Kanalverwaltung[1].

Jahr	Persönliche Mark	Sachliche Mark	Zusammen Mark
1. 4. 1898—31. 3. 1899	479 785,93	640 761,91	1 120 547,84
1. 4. 1899—31. 3. 1900	275 558,04	738 153,85	1 013 711,89
1. 4. 1900—31. 12. 1900	169 200,13	555 332,07	724 532,20
1901	222 073,68	1 034 968,88	1 257 042,56
2	227 232,75	865 251,88	1 092 484,63
3	135 183,15	1 030 737,69	1 165 920,84
4	144 421,50	889 305,46	1 033 726,96
5	145 604,50	817 947,93	963 552,43
6	143 658,60	918 601,85	1 062 260,45
7	158 534,70	894 700,36	1 053 235,07
8	167 657,86	864 735,66	1 032 393,52
9	188 601,33	813 505,37	1 002 106,70
1910	195 580,95	843 936,43	1 039 517,38
1	203 901,57	905 944,64	1 109 846,21
2	212 161,21	875 464,59	1 087 625,80
3	220 985,66	937 864,83	1 158 850,49
4	215 267,37	820 280,72	1 035 548,09
5	177 939,59	740 190,05	918 129,64
1916	—	—	—

Während im ersten Betriebsjahre die Kanalabgaben nur 42 % der Gesamteinnahmen ausmachen, treten die sonstigen Einnahmen schon vom zweiten Jahre ab sehr in den Hintergrund. Im Jahre 1913, dem letzten, in welchem noch regelmäßige, nicht durch den Krieg betroffene Verhältnisse herrschten, betrugen die Kanalabgaben 89 %, die sonstigen Einnahmen nur 11 % der Gesamteinnahmen.

Die Ziffern für die Ausgaben weisen in der Gesamtsumme keine nennenswerten Verschiedenheiten auf.

Die Vergleichung der Einnahmen mit den Ausgaben zeigt, daß im ersten Betriebsjahre ein Defizit von rund 1 100 000 Mark zu decken war, welches 1901 sogar noch etwas über diesen Betrag stieg, seitdem

[1] Nachweisungen über den Verkehr auf dem Dortmund=Ems=Kanal usw.

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben.

Jahr	Einnahmen Mark	Ausgaben Mark	Überschuß der Ausgaben Mark
1. 4. 1898—31. 3. 1899	31 363,93	1 120 547,84	1 089 183,91
1. 4. 1899—31. 3. 1900	63 277,33	1 013 711,89	950 434,56
1. 4. 1900—31. 12. 1900	95 305,—	724 532,20	629 227,20
1901	142 146,80	1 257 042,56	1 114 895,76
2	159 736,51	1 092 484,63	932 748,12
3	250 149,62	1 165 920,84	915 771,22
4	228 762,27	1 033 726,96	804 964,69
5	347 136,86	963 552,43	616 415,57
6	408 091,43	1 062 260,45	654 169,02
7	515 051,30	1 053 235,07	538 183,77
8	490 997,75	1 032 393,52	541 395,77
9	557 050,35	1 002 106,70	445 056,35
1910	648 826,96	1 039 517,38	390 690,42
1	748 293,61	1 109 846,21	361 552,60
2	703 683,61	1 087 625,80	383 942,19
3	696 157,72	1 158 850,49	462 692,77
4	592 119,08	1 035 548,09	443 429,01
5	477 753,85	918 129,64	440 375,79
1916	576 926,87	—	—

jedoch durch die zunehmenden Einnahmen allmählich sank. Immerhin betrug der aus Staatsmitteln aufzubringende Fehlbetrag 1913 noch 460 000 M. Es wäre jedoch zum mindesten verfrüht, aus dem bisherigen finanziellen Mißerfolg die Berechtigung zu einer völligen Verurteilung des Kanals herzuleiten. Denn dieser Wasserweg ist noch in der Entwicklung und entbehrte vor allem noch bis zum Jahre 1914 den Anschluß nach dem Rhein, welcher vielfach als Vorbedingung für eine gedeihliche Entwicklung bezeichnet worden ist. Aber ebensosehr muß der Ansicht widersprochen werden, daß bei einem solchen Kanal auf Deckung der Ausgaben, Verzinsung und Amortisation des investierten Kapitals verzichtet werden könne. Wenn Schmidt[1] durch die glänzende

[1] Schmidt, a. a. O., S. 50.

Verkehrsentwicklung „den Beweis für die überragende Bedeutung und innere Kraft unserer Schiffahrtsstraßen" für erbracht hält und die andere Seite, die Rentabilität, außer acht läßt, so ist das wohl noch ein Anklang an jene Denkungsweise, nach der ein von der Natur nur mäßig ausgestattetes Land vom Staate zum Zwecke der Landesverbesserung unter Verzicht auf Ersatz der Aufwendungen mit billigen Verkehrs- und Transportwegen versorgt werden muß, damit ein Ausgleich geschaffen wird gegenüber den von der Natur bevorzugten Landstrichen.

Andererseits ist Dr. Krziza[1], welcher meint, daß man die Rentabiliät eines solchen Kanals nicht vom rein privatwirtschaftlichen Standpunkt aus betrachten dürfe, entgegenzuhalten, daß diese Ansicht nur für die Entwicklungsjahre des betreffenden Verkehrsweges zutrifft[2]. Wenn die Einnahmen ständig hinter den Ausgaben zurückbleiben, so muß der Rest auf die Dauer aus allgemeinen Staatsmitteln aufgebracht werden. Das wäre gerechtfertigt, wenn Steuerzahler und Schiffahrtsinteressenten dieselben Personen wären. In der Regel der Fälle umfaßt aber der Kreis der Benutzer von Wasserstraßen nur einen kleinen Teil der Bewohner des ganzen Staatsgebietes; er erstreckt sich nicht einmal auf die gesamte in der Nähe des betreffenden Wasserweges ansässige Bevölkerung, sondern dient in überwiegendem Maße dem Großbetriebe. Allerdings ist nicht zu verkennen, daß ein Kanal Verbilligung der Transportkosten, Förderung des Gewerbefleißes und Erhöhung der Steuerkraft zur Folge haben kann[3], so daß dadurch eine allgemeine Hebung der Volkswirtschaft eintreten würde, welche die Aufwendungen für das Verkehrsmittel als berechtigt erscheinen ließe. Mit solchen Größen kann man jedoch nur dann rechnen, wenn sie meßbar und unbestritten sind.

Bis zu dem Zeitpunkte jedoch, wo sich auf einem neuen Transportwege ein genügend großer Verkehr entwickelt hat, ist es begründet und unter Umständen notwendig, die Abgaben zunächst so zu bemessen, daß durch sie nur ein Kostenbeitrag, keine Kostendeckung erzielt wird. Der Rest, welcher aus allgemeinen Staatsmitteln aufzubringen ist, läßt sich vergleichen mit den Listschen Schutz- oder Erziehungszöllen, durch welche

[1] Dr. Krziza, a. a. O., S. 141.

[2] Es handelt sich hier um ein ähnliches Problem wie bei den Eisenbahnen. Vergl. Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800 bis zur Gegenwart.

[3] Wie es Pickhan, a. a. O., S. 95 ff., für Dortmund nachweist.

die Verbraucher der besteuerten Gegenstände eine Zeitlang einen höheren Preis dafür zahlen müssen, damit die Inlandsindustrie sich entwickeln und dem Auslande gegenüber konkurrenzfähig werden kann.

2. Die Gestaltung der Gebühren.

Die Aufgabe der Tarifpolitik bestand also darin, für den Kanal die Abgaben zunächst niedrig zu halten, damit ein Anreiz zur Benutzung des neuen Weges ausgeübt und so ein Verkehr herbeigezogen würde. Gerade für diesen Kanal waren niedrige Gebühren von besonderer Bedeutung, weil in dem abgabenfreien Rheinstrom ein leistungsfähiger Konkurrenzweg besteht. Ob es überhaupt später möglich sein wird, den Tarif so zu gestalten, daß die Einnahmen nicht nur die Ausgaben decken, sondern darüber hinaus noch einen Überschuß zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ergeben, ist eine andere Frage, auf die später zurückzukommen sein wird. Schon in der Begründung des Gesetzentwurfes vom Jahre 1882, welcher den Bau eines Kanals von Dortmund nach der Ems vorsah, wurde gesagt, daß „nicht durch eine anfänglich zu hohe Normierung der Abgaben einer gedeihlichen Entwicklung der Schiffahrt von vornherein Hindernisse in den Weg gelegt werden dürften".

Die Abgaben, welche auf dem Kanal eingeführt wurden, richten sich nach der Menge der verfrachteten Güter, welche wieder in verschiedene Klassen eingeteilt sind, und nach dem auf dem Kanal zurückgelegten Wege.

Für die ersten fünf Jahre wurden erhoben in

Klasse I . . 0,234 Pfg.
„ II . . 0,116 „
„ III . . 0,046 „

für den Tonnenkilometer.

Nach Ablauf dieser Zeit, am 1. April 1905, wurde ein neuer Tarif eingeführt, dessen Sätze sich wie folgt beziffern:

Klasse I . . 0,35 Pfg.
„ II . . 0,25 „
„ III . . 0,15 „
„ IV . . 0,05 „

Die neu geschaffene Klasse IV umfaßte gerringwertige Massengüter, wie Steinkohle, Koks, Erze usw., so daß die Erhöhung für diese Güter auf den Bruchteil eines Pfennigs beschränkt wurde.

Mit der Eröffnung des Rhein=Weser=Kanals trat wiederum eine Tarif=änderung ein, durch die eine Gütereinteilung in fünf Klassen erfolgte.

Die Abgaben für einen Tonnenkilometer betragen seitdem:

in Klasse	I	. .	0,35 Pfg.
„ „	II	. .	0,275 „
„ „	III	. .	0,2 „
„ „	IV	. .	0,125 „
„ „	V	. .	0,05 „

Der folgende Auszug aus dem Tarif zeigt die Verteilung der wichtigsten Güter auf die einzelnen Abgabenklassen.

Es entfallen auf Klasse

I: Getreide, Stückgüter, Mühlenfabrikate, Kolonialwaren, Petroleum, Maschinen, Instrumente;

II: Eisen, Eisen und Stahl in Stangen, Blechen, Platten, Fassoneisen, grobe Gußwaren, Schienen, Schwellen, Metalle, die meisten Säuren usw.;

III: Roheisen, hartes Holz, grobe Tonwaren;

IV: weiches Holz, Zellulose, Grubenholz, Kunststeine, Steinwaren, Zement;

V: Kohlen, Erze, Futter= und Düngemittel, Abfälle, natürliche Steine.

Für Kali zu Düngezwecken besteht ein Ausnahmetarif in halber Höhe der Abgaben der Klasse V, für Sand als Bergeversatzstoff wird die gleiche Vergünstigung erstrebt.

Von Anbeginn wurde darüber Klage geführt, daß der Tarif nicht für alle Güter den Wasserweg gestatte. Aber nicht die Höhe der Abgaben war es, die zur Kritik herausforderte, sondern die Klassifizierung der Güter ließ eine Änderung als notwendig erscheinen. Im Laufe der Zeit ist denn auch vieles auf diesem Gebiet verbessert worden, ohne jedoch bis jetzt die Schiffahrttreibenden sowie die an Handel und Verkehr beteiligten Interessentenkreise völlig zufrieden gestellt zu haben.

IV. Rhein und Dortmund=Ems=Kanal.

Der Kanal mußte den Wettbewerb mit zwei leistungsfähigen Konkurrenten aufnehmen, nämlich mit dem Rheinstrom und den parallel laufenden Eisenbahnen. Das Verhältnis zwischen Kanal und Schienenstrang ist in einem besonderen Kapitel behandelt worden und scheidet daher zunächst für die Betrachtungen aus. Desgleichen ist der Einfluß, den der Rhein=Weser=Kanal auf die Frachtgestaltung ausüben wird, besonders besprochen.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Kanals hängt eng mit der Höhe der Gebühren, welche für die Befahrung erhoben werden, zusammen, wird aber nicht ausschließlich hiervon bestimmt, sondern noch von einer Reihe anderer Faktoren, die teils auf von der Natur gegebenen Ursachen, teils auf im Laufe der Zeit allmählich entstandenen Handelsbeziehungen beruhen. Wichtige Unterschiede zwischen Kanal und Rhein ergeben sich daraus, daß dieser ein natürlicher Flußlauf ist, während es sich bei jenem um eine künstlich hergestellte Wasserstraße handelt. Dies hat zur Folge, daß der Versand auf dem Rhein schneller und billiger ist. Da nämlich der Kanal ein sich von Süden nach Norden allmählich senkendes Gebiet durchzieht, er aber keinen Zufluß hat, so mußten, um ein Abfließen des Wassers zu verhindern, die Höhenunterschiede von Zeit zu Zeit durch Schleusen überwunden werden, deren Benutzung Zeitverlust verursacht, wodurch die Fahrtdauer auf dem Kanal verlängert wird. Außerdem müssen für die Inanspruchnahme dieser Einrichtungen Gebühren gezahlt werden, wohingegen die Schiffahrt auf dem Rheine frei von solchen Unkosten ist. Ein weiterer Vorteil für die Rheinschiffer besteht darin, daß ihnen die Strömung zugute kommt, denn diese fördert die Talfahrt, ist jedoch andererseits noch nicht so stark, daß sie die Bergfahrt wegen des zu überwindenden Widerstandes unwirtschaftlich gestalten würde. Hingegen spielt der zur Verdrängung des Wassers erforderliche Kraftaufwand beim Kanal eine größere Rolle als auf dem Rhein; der Widerstand, den das Schiff bei seiner Fortbewegung überwinden muß, ist nämlich desto größer, je kleiner der Wasserquerschnitt im Verhältnis zum Schiffsquerschnitt ist, er wird erst unerheblich, wenn ersterer mehr als das Acht= bis Zehnfache des eingetauchten Schiffsquerschnitts beträgt[1]. Kanäle können natürlich in solch breiten Abmessungen nicht ausgeführt werden, weil deren Herstellung sonst zu

[1] Schecher, a. a. O., S. 11.

kostspielig würde. Zwar vermag die neuere Wasserbautechnik den geschilderten Mangel zu mildern, nicht aber ihn völlig zu beseitigen.

Ein weiterer Vorteil der Rheinschiffahrt gegenüber dem Kanalverkehr entsteht dadurch, daß auf dem Rhein Schiffe bis zu 3000 Tonnen verwendet werden können, während auf dem Kanal das 1000 Tonnen-Schiff das Maximum darstellt. Die 1000 Tonnen-Schiffe können aber nur auf 2 m Tiefgang abgeladen werden und fassen dann nur 700 bis 770 Tonnen. Je größer das Schiff, desto niedriger sind die Transportkosten für die Einheit des zu befördernden Gutes.

Zwei Gründe sind es also, aus denen die Verfrachtung auf dem Rhein vorzuziehen ist, nämlich Schnelligkeit und — teilweise dadurch bedingt — Billigkeit.

Wenn sich trotzdem der Verkehr auf dem Kanal so glänzend entwickelt hat, so liegt die Erklärung darin, daß zur Beförderung der Güter nach Dortmund und dem engeren westfälischen Industriegebiet, dem Ziel- und Ausgangspunkt des Kanals, beim Bezuge über Rotterdam und den Rhein eine Weiterverladung mit der Eisenbahn von Duisburg aus notwendig ist, wodurch wegen der Umladung und der Bahnfracht bei verhältnismäßig kurzen Stromstrecken eine Verteuerung eintritt, die den an sich aus oben genannten Gründen bestehenden Nachteil des Kanals zum Teil wieder aufhebt. Seit der Eröffnung des Rhein-Weser-Kanals ist das Einflußgebiet des Rheins vergrößert worden, weil die Waren nun ohne Umladung auf dem ganzen Wege zu Wasser befördert werden können. Die hierdurch verursachte Verschiebung in den Fracht- und Transportverhältnissen ist weiter unten besonders betrachtet worden.

Für den Wettbewerb des Rheins und des Dortmund-Ems-Kanals ist nun aber nicht nur die Frachtparität ab Rotterdam und ab Emden ausschlaggebend, sondern es ist auch der Umstand von großer Bedeutung, daß die an der Mündung des Rheins gelegenen holländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam durch zahlreiche Schiffahrtslinien mit allen Teilen der Welt in steter Verbindung stehen. Die Folge davon ist, daß die Seefrachten nach Rotterdam, weil hier mit großer Wahrscheinlichkeit Rückfracht zu finden ist, billiger sind als nach Emden. In Getreide, für das Rotterdam bedeutender Speditionsplatz namentlich für solches in loser Schüttung ist, hat sich diese Stadt eine derartige Vormachtstellung geschaffen, daß sich der Transport nach dem westfälischen

Industriegebiet über Rotterdam — Duisburg häufig um 1 M. bis 1,50 M. für eine Tonne billiger stellt als über Emden[1].

Infolge der natürlichen Vorteile des Rheins und der beherrschenden Stellung der holländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam ist das unbestrittene Gebiet des Dortmund-Ems-Kanals sehr klein. Von großer Bedeutung ist daher derjenige Faktor, dessen Beherrschung möglich ist und der durch die Tarifpolitik bestimmt wird, nämlich die Höhe der Kanalgebühren. Da die Konkurrenzschnittlinie, wie aus den unten folgenden Beispielen hervorgeht, vielfach nur wenige Kilometer vom Kanal entfernt verläuft, so genügt schon eine geringe Erhöhung der Abgaben, um eine Verschiebung in den Transportverhältnissen zuungunsten von Emden herbeizuführen. Der Kanal ist also für jegliches Experiment äußerst empfindlich. Die maßgebenden Stellen sind sich über die schwierige Lage des Kanals, nach der Tarifgestaltung zu urteilen, wohl nicht im Zweifel gewesen. Über die Höhe der Gebühren auf dem Dortmund-Ems-Kanal ist denn auch kaum jemals ernstlich Klage geführt worden. Im Verhältnis zu den auf anderen künstlichen Wasserstraßen geltenden Tarifen dürfen die Abgaben auf dem Dortmund-Ems-Kanal sogar als niedrig bezeichnet werden[2].

---

[1] „Die Importeure finden, weil sich der Getreideimport nach dem ganzen Rheingebiet und dem gewaltigen Hinterlande des Rheins über Rotterdam bewegt, hier eine Reihe von Vorteilen, die ihnen ein Hafen mit begrenztem Import und kleinem Absatzgebiet wie Emden nicht bieten kann. Der Importeur kann kleinere Partien nach dem großen Importhafen leichter kaufen, er hat mehr Auswahl in den Getreidesorten und kann andererseits überschüssige Mengen leichter anderweitig verkaufen. Die Vervollständigung einer Dampferladung nach Rotterdam macht nicht so große Schwierigkeiten als nach Emden. Von Argentinien und Nordamerika können nach Emden fast nur ganze Dampferladungen gekauft werden, weil regelmäßige Linien, die Teilladungen von Getreide oft zu billigen Sätzen mitnehmen, wohl Rotterdam, aber nicht Emden anlaufen. Der Bezug einer ganzen Dampferladung Getreide ist aber nur sehr kapitalkräftigen Käufern möglich und auch für diese wegen der Schwankungen in der Konjunktur immer mit einem sehr großen Risiko verbunden. Alles dies sind Vorteile des Getreideimports über Rotterdam und den Rhein, die neben der billigen Rheinfracht zu Ungunsten von Emden sehr ins Gewicht fallen und zur Folge haben, daß Getreide über Rotterdam häufig 1 M. bis 1,50 M. für die Tonne billiger als über Emden angeboten wird.“ Eingabe der Handelskammer für den Regierungsbezirk Münster vom 12. November 1912 an das Abgeordnetenhaus. Akten der Handelskammer zu Dortmund.

[2] Auf eine Bitte des Schiffahrtsvereins für den Dortmund-Ems-Kanal (seit dem 15. März 1917 Schiffahrt-Verein für die westdeutschen Kanäle), die Abgaben während des Krieges wegen der Notlage der Schiffahrttreibenden zu ermäßigen, wies der Minister der öffentlichen Arbeiten darauf hin, daß die Gebühren auf diesem Kanal besonders niedrig seien. Akten der Handelskammer zu Dortmund.

Gesamtverkehr der einzelnen Güterarten kanalabwärts.

Jahr	Kohlen Tonnen	Eisen und Stahl Tonnen	Andere Güter Tonnen
1901	103598	31381	118220
2	141095	35169	170690
3	254173	58027	182633
4	247719	48308	171479
5	237107	40134	255037
6	242413	47829	268566
7	261931	59779	540318
8	352453	66161	530331
9	824060	57212	278025
1910	1044957	53470	298778
1	1296454	60285	331420
2	1298899	56338	349887
3	1636144	51431	358203
4	1256335	50288	280571
5	368457	39250	125847
1916	478946	9310	106279

Um prüfen zu können, ob die Tarifpolitik ihrer Aufgabe gerecht geworden ist, hat man unter Berücksichtigung des mit dem Kanal verfolgten Zwecks zunächst die Art und Menge der Güter festzustellen, welche diesen Wasserweg benutzt haben, denn nur dann werden die Transporte dem Kanal zugefallen sein, wenn für den Verfrachter mit der Wahl dieses Weges ein Vorteil oder wenigstens kein Nachteil verbunden ist. Sodann müssen die Güter, welche dem Kanal fern geblieben sind, betrachtet und die Gründe für den anderweitigen Versand aufgedeckt werden.

Wie in der Einleitung dargelegt worden ist, sollten durch den Kanal in erster Linie die Frachten ermäßigt werden, um zum Vorteil des westfälischen Industriereviers den Vorsprung des rheinischen Industriegebietes sowie des Auslandes auszugleichen. Da im westfälischen Revier Kohle gefunden und die Verhüttung und Verarbeitung des Eisens die wichtigsten Industrien sind, so kommen für den Versand

Gesamtverkehr der einzelnen Güterarten kanalaufwärts[1].

Jahr	Erze Tonnen	Holz Tonnen	Getreide Tonnen	Sand und Steine Tonnen	Andere Güter Tonnen
1901	72555	42897	155881	54955	101427
2	158913	39211	185835	80580	64363
3	231052	50961	257769	107473	107082
4	228193	47281	235355	107781	99471
5	317441	45609	327992	133143	162013
6	479414	37981	273239	146926	235052
7	531169	49751	322407	164483	281218
8	626439	53880	257286	192228	233872
9	600972	95941	375784	137185	221957
1910	929279	101200	396146	114313	224532
1	1147774	173085	405090	116733	297650
2	1376656	181871	187450	139488	191913
3	1499602	113663	232124	126156	251384
4	1105596	66257	283614	96450	179560
5	683599	13605	21783	24885	142098
1916	610525	31914	13636	7753	92365

von größeren Mengen nach bezw. von diesem Gebiet in Betracht Erze und Grubenholz einerseits sowie Kohle und die Produkte der Eisenindustrie andererseits. Es mußte also versucht werden, diese Güter dem Kanal in größeren Mengen zuzuführen, was aber, wie aus der Statistik hervorgeht, nur zum Teil erreicht ist.

Die Beteiligung der einzelnen Güterarten am Gesamtverkehr auf dem Kanal kanalabwärts und -aufwärts ist aus obigen Tabellen ersichtlich.

Auffällig ist das zunächst geringe Vorkommen von Kohle bei der Talfahrt. Beruhten doch die Rentabilitätsberechnungen, welche bei der Beratung der Kanalvorlage seiner Zeit aufgestellt worden waren, wesentlich auf der zu erwartenden Ausfuhr dieses Heizmaterials. Gehörte doch die Verdrängung der englischen Kohle von der Versorgung des deutschen Marktes zu einem der wichtigsten Gründe, welche s. Zt.

[1] Nachweisungen über den Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal usw.

für den Bau des Kanals vorgebracht worden waren. Die Ursachen für den geringen Wasserversand dieser schwarzen Diamanten während der ersten Jahre beruhten einerseits auf Kohlenmangel im Ruhrkohlengebiet, so daß namentlich während der Jahre 1906 und 1907 noch englische Kohle eingeführt werden mußte, andererseits darin, daß das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat zunächst für die Ausfuhr die in der Nähe des Rheins gelegenen Zechen benutzte[1]. Im Jahre 1903 ist zwar eine Steigerung des Versandes um über 100000 Tonnen festzustellen, die jedoch wegen des Bruchs der Schleuse bei Meppen und des Bergarbeiterstreiks nicht anhielt. Erst in den Jahren 1908 und 1909 wurde der Transport von Kohlen beträchtlicher, vor allem deshalb, weil seit dieser Zeit das Kohlensyndikat, nachdem die alten Abschlüsse abgelaufen waren, bedeutende Mengen von Kohle über den Kanal leitete. Während im Jahre 1901 auf dem Wasserwege nur rund 100000 Tonnen befördert wurden, stieg die Zahl bis zum Jahre 1913 auf rund 1600000 Tonnen. Es ist jedoch irrig, aus dieser Zunahme den Schluß zu ziehen, daß der Weg über den Kanal für den Versand von Kohle besonders vorteilhaft wäre. Die Kohlenfrachten stehen sogar auf dem niedrigen Satze von 1,30 M. für die Tonne[2] und können nur deshalb so niedrig gestellt werden, weil Kohle als Rückfracht für die Erzkähne dient. Eine höhere Fracht ist aber nicht zu erzielen, nicht nur wegen der Rheinfrachten, sondern auch mit Rücksicht auf die Eisenbahnkohlentarife. Hieraus ergibt sich, daß das Einflußgebiet des Kanals in bezug auf den Transport von Kohle sehr beschränkt ist; nur die an oder in der unmittelbaren Nähe dieser Wasserstraße gelegenen Zechen können mit Nutzen über Emden verfrachten.

Im Gegensatz zur Kohle ist bei Eisen und Stahl keine nennenswerte Steigerung des Versandes eingetreten, obwohl der Anfangsverkehr nur etwa 30000 Tonnen betrug und vom westfälischen Industriegebiet doch ein großer Teil des Weltbedarfs an diesen Waren gedeckt wird. Der Grund ist einfach der, daß der Kanal der Konkurrenz des Rheins und der Eisenbahn, die für den Versand dieser Güter nach den Seehäfen niedrige Ausnahmetarife gewährt, nicht gewachsen ist. Immerhin

[1] Noch im Jahre 1912 exportierten nach den Dispositionen des Kohlensyndikates nur zwei Zechen über Emden, nämlich Friedrich der Große und König Ludwig. Haus der Abgeordneten, Drucksache Nr. 855 A, S. 17.

[2] Akten der Handelskammer zu Dortmund.

betrug der Versand an Eisen- und Stahlwaren im Jahre 1913 rund 50000 Tonnen und im Jahre 1908 sogar 66000 Tonnen. Diese Tatsache steht jedoch nur in einem scheinbaren Widerspruch zu der Behauptung über die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Kanals, denn diese Mengen sind hauptsächlich für außereuropäische Häfen bestimmt. In diesem Falle nämlich tarifieren Eisen und Stahl in Klasse IV, um dem Kanal und dem fiskalischen Hafen Emden den Wettbewerb mit den holländischen Häfen zu ermöglichen. Gehen jedoch diese Schienen, Schwellen und dergleichen nach europäischen Häfen, so müssen für sie die hohen Abgaben der Klasse II bezahlt werden. Allerdings sind auch Eisenbleche, Träger, Schienen usw. dieser Güterklasse II vom Dortmunder Hafen versandt worden und zwar:

1908 . .	rund 14000	Tonnen
1909 . .	„ 15000	„
1910 . .	„ 23000	„
1911 . .	„ 22000	„
1912 . .	„ 16000	„
1913 . .	„ 13000[1]	„

In der Regel sind diese Transporte für entfernte Ostseehäfen wie Elbing, Stettin bestimmt, so daß infolge der langen Strecke die Benutzung des Wasserweges trotz der hohen Kanalabgaben noch wirtschaftlich ist. Im allgemeinen ist jedoch der Kanal, wie schon erwähnt, bei Eisen- und Stahlwaren nicht konkurrenzfähig. So konnte z. B. Draht von Hamm und Langendreer nach Leer, Emden und Bremen billiger auf der Eisenbahn versandt werden als auf dem Wasserwege. Der Unterschied zugunsten des Schienenweges betrug beim Transport von Hamm nach Leer und Emden 0,30 M. für eine Tonne, gegenüber Bremen sogar 0,90 M.[2] Selbst wenn, wie bei Letmathe, Wasser- und Bahnfracht gleiche Kosten verursachen, wird der Schienenweg aus Gründen, die weiter unten besprochen werden, vorgezogen. Für Gevelsberg betrug der Vorteil bei der Verfrachtung über Duisburg und den Rhein anstatt über den Kanal 0,85 M. für eine Tonne.

Für Schienen, Träger usw. war aus demselben Grunde wie bei Draht, nämlich wegen des billigen Seehafentarifs der Eisenbahn, der

[1] Jahresberichte der Handelskammer zu Dortmund, 1908 ff.

[2] Pickhan, a. a. O., S. 149 ff.

Wasserversand von Orten nicht möglich, deren Entfernung vom Kanal eine geringere ist als bei anderen Plätzen, die noch zum Einflußgebiet des Kanals zu rechnen sind. So konnten z. B. die zur Ausfuhr bestimmten Produkte des Hasper Eisenwerks nicht über den Kanal gelenkt werden[1], obwohl Haspe noch in der Interessenzone des Kanals liegt. Dieses Einflußgebiet wird nämlich durch folgende Orte bezw. Straßen und Flußtäler begrenzt: Witten, Wetter, Hagen, Enneper-Straße bis Gevelsberg, Volmestraße bis nach Lüdenscheid, Lennetal bis Werdohl und Plettenberg, Ruhrtal bis Arnsberg. Im Westen verläuft die Konkurrenzschnittlinie in nächster Nähe des Kanals. Langendreer versendet seinen Draht ebenso wie das östlich liegende Hamm vorteilhafter mit der Bahn. Für die weiter westlich liegenden Städte wie Bochum, Gelsenkirchen und Essen ist der Transport über den Rhein bedeutend günstiger, was aus folgenden Zahlenbildern hervorgeht.

Gegenüberstellung der Beförderungskosten[2]
für Schienen, Träger usw. bei deren Versand über den Dortmund-Ems-Kanal und den Rhein[3].

Kanalverladung (Tarifklasse II) für eine Tonne		Rheinverladung für eine Tonne	
Ab Bochum:			
Bahnfracht Bochum — Herne	M. 0,90	Bahnfracht Bochum — Duisburg	M. 1,80
Hafenanschlußfracht	„ 0,10	Hafenanschlußfracht	„ 0,15
Einladen	„ 0,60	Einladen	„ 0,40
Kanalfracht Herne — Emden	„ 2,40	Rheinfracht Duisburg — Rotterdam	„ 1,40
	M. 4,—		M. 3,75

[1] Laut privater Mitteilung.

[2] Die Beförderungskosten sind durch die Einbeziehung des Rhein-Herne-Kanals in den Verkehr geändert worden.

[3] Pickhan, a. a. O., S. 154.

Kanalverladung (Tarifklasse II) für eine Tonne		Rheinverladung für eine Tonne	
Ab Gelsenkirchen:			
Bahnfracht Gelsenkirchen — Herne	M. 1,—	Bahnfracht Gelsenkirchen — Duisburg	M. 1,50
Hafenanschlußfracht	„ 0,10	Hafenanschlußfracht	„ 0,15
Einladen	„ 0,60	Einladen	„ 0,40
Kanalfracht Herne — Emden	„ 2,40	Rheinfracht Duisburg — Rotterdam	„ 1,40
	M. 4,10		M. 3,45
Ab Essen:			
Bahnfracht Essen — Herne	M. 1,30	Bahnfracht Essen — Duisburg	M. 1,30
Hafenanschlußfracht	„ 0,10	Hafenanschlußfracht	„ 0,15
Einladen	„ 0,60	Einladen	„ 0,40
Kanalfracht Herne — Emden	„ 2,40	Rheinfracht Duisburg — Rotterdam	„ 1,40
	M. 4,40		M. 3,25

Unter den kanalaufwärts verfrachteten Gütern stehen die Erze mit 1500000 Tonnen im Jahre 1913 an erster Stelle. Aus der Tabelle geht hervor, daß eine ständige Zunahme der Erztransporte auf dem Kanal zu verzeichnen ist. Diese für die westfälische Großindustrie so wichtigen Rohmaterialien wurden bis zur Eröffnung des Kanals über Duisburg und den Rhein bezogen. Die Verbraucher sind hauptsächlich der „Phoenix" A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb in Hörde, die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hüttengesellschaft, Abtlg. Dortmunder Union in Dortmund und das Eisen- und Stahlwerk Hoesch A.-G. in Dortmund. Zur Veranschaulichung der Frachtkosten, welche für diese Werke je nach dem gewählten Wege beim Erzbezuge entstehen, mögen folgende Zahlenbilder dienen, bei denen der Tarif vom 1. April 1905 zugrunde gelegt ist.

Frachtkosten für eine Tonne
für die Beförderung von nordischen Eisenerzen nach „Phoenix", Hörde: „Union", Dortmund und „Hoesch", Dortmund[1].

A. Auf dem Wege über Rotterdam—Duisburg.

I. Nach „Phoenix", Hörde.

1.	Fracht Rotterdam—Duisburg	M. 0,80
2.	Hafen- und Ufergeld in Duisburg	„ 0,02
3.	Hafenfracht (Anschlußgebühr)	„ 0,10
4.	Eisenbahnfracht Duisburg—Hörde	„ 1,70
5.	Werkanschlußfracht	„ 0,03
6.	Ausladung vom Schiff auf den Eisenbahnwagen	„ 0,28
		M. 2,93

II. Nach „Union", Dortmund.

1.	Fracht Rotterdam—Duisburg	M. 0,80
2.	Anschlußgebühr in Duisburg	„ 0,10
3.	Löschkosten	„ 0,28
4.	Fracht Duisburg—Dortmund	„ 1,70
		M. 2,88

III. Nach „Hoesch", Dortmund.

Wie „Phoenix".

B. Auf dem Wege über Emden, Kanal, Hafen Dortmund.

I. Nach „Hoesch", Dortmund.

1	Kanalfracht Emden—Dortmund	M. 1,80
2	Hafengebühr in Dortmund	„ 0,05
3	Bahnfracht Dortmund—Hoesch	„ 0,80
4	Anschlußgebühr	„ 0,10
5	Werkanschluß	„ 0,03
6	Löschkosten	„ 0,28
		M. 3,06

[1] Pickhan, a. a. O., S. 108 ff.

II. Nach „Union", Dortmund.

1.	Schiffsfracht Emden—Dortmund	M. 1,80
2.	Löschkosten	„ 0,28
		M. 2,08

III. Nach „Phoenix", Hörde.

Wie B. I.

C. Auf dem Wege über Emden, Kanal, Hafen „Hardenberg".

I. Nach „Phoenix", Hörde.

1.	Kanalfracht Emden—Hardenberg	M. 1,80
2.	Hafengebühren	„ 0,05
3.	Anschlußfracht Hardenberg—Hörde	„ 1,—
4.	Werkanschluß	„ 0,03
5.	Löschkosten	„ 0,28
		M. 3,16

II. Nach „Hoesch", Dortmund.

1.	Kanalfracht Emden—Hardenberg	M. 1,80
2.	Hafengebühren	„ 0,05
3.	Anschlußfracht Hardenberg—Hoesch	„ 0,60
4.	Werkanschluß	„ 0,03
5.	Löschkosten	„ 0,28
		M. 2,76

III. Nach „Union", Dortmund.

Dieser Weg kommt nicht in Betracht, weil die Union unmittelbar am Dortmunder Hafen liegt.

D. Auf dem Wege über Emden, Kanal, Hafen Dortmund, Kleinbahn.

I. Nach „Phoenix", Hörde.

1. 2.	wie B I	M. 1,85
3.	Anschlußfracht auf der Kleinbahn	„ 0,02
4.	Ortsfracht Eving—Hörde	„ 0,45
5.	Löschkosten	„ 0,28
6.	Gestellung eigener Wagen, Abnutzung und Verzinsung	„ 0,20
		M. 2,80

II. Nach „Hoesch", Dortmund.

1. } 2. }	wie D I	M. 1,85
3.	Anschlußfracht auf der Kleinbahn bis Eving	„ 0,02
4	Ortsfracht Eving—Hoesch	„ 0,32
5	Löschkosten	„ 0,28
6	wie D I	„ 0,20
		M. 2,67

Die folgende Zusammenstellung gibt einen Überblick darüber, auf welchem Wege die niedrigsten Frachtkosten entstehen. Diese Zahlen gelten jedoch nur für schwedische Erze, bei denen die Seefracht nach Emden und Rotterdam dieselbe ist, während bei allen anderen Erzen der Transport über Emden wegen der höheren Seefracht um 0,25 M. für eine Tonne teurer wird.

Die Frachtkosten beim Bezuge einer Tonne schwedischen Eisenerzes betragen:

nach	über Duisburg Mark	über Hardenberg Mark	über die Kleinbahn Mark	über Dortmund (Hafen) Mark
„Phoenix" . . .	2,93	3,16	2,80	3,06
„Union" . . .	2,88	—	—	2,08
„Hoesch" . . .	2,93	2,76	2,67	3,06

Außer den Erzen kommt bei der Bergfahrt als Massengut noch Getreide in Betracht. Holz steht gegen diese Waren der Menge nach schon sehr zurück, wenn auch 1912 180000 Tonnen auf dem Wasserwege verfrachtet wurden. Vor der Eröffnung des Kanals wurde es über den Rhein und von Duisburg mit der Bahn bezogen. Durch Benutzung des Wasserweges über Emden trat bei Grubenholz eine Frachtermäßigung von 1,65 M. für eine Tonne ein, bei Bauholz betrug die Ersparnis sogar 3 M für eine Tonne[2].

Die Beteiligung des Getreides an der Gesamteinfuhr ist dagegen bedeutender. Im Jahre 1911 wurden 405000 Tonnen Getreide

[1] Pickhan, a. a. O., S. 113.

und Braugerste auf dem Kanal verfrachtet. Jedoch sind in demselben Zeitraum im Dortmunder Hafen an Weizen, Roggen und Gerste nur 24770 Tonnen und an Weizen- und Roggenmehl nur 9200 Tonnen angekommen[1]. Getreide wird also im Gegensatz zum Erz nicht auf der ganzen Länge des Kanals befördert, es ist vielmehr zum größten Teil für den Hafen Münster bestimmt. Auch aus der Binnenschiffahrtstatistik[2] ergibt sich, daß z. B. im Jahre 1912 nur ein geringer Teil der Getreidetransporte bis zu dem Abschnitt des Kanals verfrachtet worden ist, der sich südlich der Lippe erstreckt.

Im Jahre 1912 wurden nach dem Verkehrsbezirk 24[b] (Dortmund-Ems-Kanal nördlich der Lippe und Ems in der Provinz Westfalen) vom Verkehrsbezirk 10 (Ems und Dortmund-Ems-Kanal von unterhalb Papenburg bis Emden einschließlich) versandt:

Gerste Tonnen	Weizen und Spelz Tonnen	Roggen Tonnen	Hafer Tonnen
42756	19337	5705	4577

Nach dem Verkehrsbezirk 22 (Wasserstraßen im Ruhrgebiet der Provinz Westfalen [Ruhr, Lippe, Dortmund-Ems-Kanal südlich der Lippe]), dagegen betrug der Versand vom Verkehrsbezirk 10 nur:

Gerste Tonnen	Weizen und Spelz Tonnen	Roggen Tonnen	Hafer Tonnen
7217	963	4339	1528

Bei Getreide ist also die Einflußzone des Kanals ganz außerordentlich klein, sie reicht nicht einmal bis zu seinem Anfangspunkte, sondern die Konkurrenzschnittlinie verläuft etwa 17 Kilometer südlich von Münster[3]. So kommt es, daß fast der gesamte Getreidebedarf z. B. Dortmunds über Holland und Belgien bezogen wird. Außer in den hohen Abgaben ist, wie schon früher eingehend dargelegt wurde,

[1] Bericht der Handelskammer zu Dortmund, Jahrgang 1911, II. Teil.
[2] Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1912.
[3] Haus der Abgeordneten, Drucksache Nr. 855 A.

die Ursache darin zu finden, daß Rotterdam Kaufs- und Verkaufsgelegenheit für jede Art und Menge von Getreide bietet, während nach Emden nur geschlossene Dampferladungen in Frage kommen[1].

Nicht um die Einnahmen aus dem Kanal zu steigern, ist für Getreide die erste Tarifklasse gewählt worden, sondern aus wirtschaftspolitischen Gründen und wohl auch deshalb, weil dieses Erzeugnis auf der Eisenbahn ebenfalls hoch tarifiert, nämlich nach Spezial-Tarif I = 4,5 Pfg. für ein Tonnenkilometer. Von agrarischer Seite sind nämlich hohe Kanalabgaben für Getreide gefordert worden, weil jene Kreise in den Wasserstraßen ein gefährliches Einfallstor für ausländisches Brotgetreide zum Schaden der inländischen Landwirtschaft erblickten und fürchteten, daß die Zölle durch die Kanäle illusorisch gemacht würden[2]. Daß die ungehemmte Konkurrenz von Ländern mit viel geringeren Selbstkosten als die Deutschlands zu einer schweren Schädigung unserer heimischen Landwirtschaft hätte führen müssen, ist unbestreitbar. Die Entwicklung des Dortmund-Ems-Kanals zeigt indessen, daß die gehegten Befürchtungen wenigstens für diese Wasserstraße unbegründet gewesen sind. Denn von den 317000 t Getreide, die 1911 trotz der hohen Abgaben über Emden und den Kanal importiert wurden, waren nur 55000 t Brotgetreide gegen 262000 t Futtergetreide. Hiervon sind 1911 rund 150000 t Futtergetreide im Hafen Münster angekommen. Von dieser Menge bleibt aber nur ein geringer Teil — 1911 waren es 3500 t — in Münster selbst, der Rest wird auf die Bahn umgeschlagen zum Weitertransport nach den ländlichen Distrikten Westfalens[3]. So hat der Kanal auch für den Teil, der für Getreidetransporte konkurrenzfähig ist, nicht die vielfach befürchteten schädlichen Wirkungen zur Folge gehabt; die Landwirtschaft treibende Bevölkerung des nördlichen Westfalens hat im Gegenteil wegen des durch den Kanal ermöglichten billigen Bezuges von Futtergetreide und Düngemitteln sogar Vorteile aus dieser Wasserstraße gezogen.

[1] „Wie schwierig die Konkurrenzlinie des Dortmund-Ems-Kanals gegenüber dem Rhein ist, zeigt auch die Tatsache, daß der Transport von Hafer von der Ostsee nach Rheinland-Westfalen nach wie vor ganz überwiegend über Rotterdam und nur in ganz geringfügigen Mengen über Emden geht. Es liegt dies daran, daß Hafer in kleinen Dampfern von den Ostseehäfen kommt, die oft in regelmäßigen Linien Rotterdam anlaufen, weil sie dort bessere Rückfracht finden als in Emden.“ Akten der Handelskammer zu Dortmund.

[2] In den Beratungen über das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. Mai 1905 wurde ausgeführt, „daß der Staat der einheimischen Landwirtschaft mit Schiffahrtsabgaben zu Hülfe kommen müsse, weil in den letzten Jahrzehnten die Ozean- und Rheinfrachten so sehr gefallen seien, daß dadurch die Zollmaßnahmen illusorisch gemacht würden“. Der Kampf um die Schiffahrtsabgaben, ein Rückblick, S. 16.

[3] Akten der Handelskammer zu Dortmund.

An letzter Stelle sind in dem Überblick der kanalaufwärts beförderten Güter Sand und Steine besonders aufgeführt, deren Bezug aus größeren Entfernungen der Wasserweg erst ermöglicht hat. Vor der Eröffnung des Schiffahrtsbetriebes wurde Sand auf der Eisenbahn aus Haltern bei Lünen a. d. Lippe, wo er im Tagebau gewonnen wird, nach dem Industriegebiet bezogen. Erst infolge der niedrigen Wasserfracht wurde die Versorgung des an den Kanal grenzenden Gebietes mit Flußsand aus entfernten Orten wie Harem a. d. Ems lohnend. So hat also der Kanal in diesem Falle eine verkehrschaffende Wirkung gehabt.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß sich der Kanal die Güter, deren Mengen von Bedeutung sind, mit Ausnahme der Produkte der Eisenindustrie in beträchtlichem Umfange erobert hat, seine Wettbewerbsfähigkeit aber auf sehr schwachen Füßen steht und er eine Frachtverteuerung nicht ertragen kann, ohne daß eine ihn schädigende Ablenkung des Verkehrs erfolgen würde.

V. Verschiebung der Transportverhältnisse durch den Rhein-Weser-Kanal.

Wenn der Dortmund-Ems-Kanal auch eine glänzende Verkehrsentwicklung aufweist, so ändert das doch nichts an der Tatsache, daß er die von ihm erwartete Wirkung noch nicht voll und ganz ausüben konnte, so lange er nur mit dem Meere in Verbindung stand. Ein großer Aufschwung wird für ihn von dem Mittellandkanal erwartet, durch den der Versand zu Wasser vom Rheine bis nach dem Osten der preußischen Monarchie ermöglicht würde. Durch das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 wurde dieser alte Wunsch zum Teil verwirklicht, denn es wurde dadurch der Bau des Kanals vom Rhein nach der Leine bestimmt. Der westliche Teil dieses neuen Wasserweges, der

Rhein-Herne-Kanal, welcher nördlich vom Hafen Herne beginnt und im Becken C des Ruhrorter Hafens endigt, wurde im Juli 1914 dem Verkehr übergeben. Im November desselben Jahres fand die Eröffnung des östlichen Teiles, des Ems-Weser-Kanals statt, der bei Bevergern seinen Anfang nimmt und, die Weser bei Minden überschreitend, vorläufig bei Misburg endigt. Daß der neue Weg für das rheinisch-westfälische Industriegebiet und den Dortmund-Ems-Kanal die erhoffte Bedeutung hat, läßt sich wohl annehmen, aber noch nicht mit Zahlen über die verfrachteten Gütermengen belegen, weil die infolge des Krieges geänderten Verhältnisse keine zuverlässigen Vergleiche mit früheren Jahren zulassen. Eine Tatsache allerdings, die zeitlich mit der Eröffnung des neuen Wasserweges zusammenfiel und nicht gerade den Beifall der Schiffahrtinteressenten gefunden hat, läßt sich in Zahlen ausdrücken, nämlich die letzte Tarifänderung, durch welche einzelne Güter eine höhere Tarifierung erfahren haben.

Durch den Anschluß an den Rhein-Weser-Kanal wird das Stück des Dortmund-Ems-Kanals, welches mit dem neuen Wasserwege zusammenfällt, nämlich die Strecke von Herne bis Bevergern, eine Verkehrszunahme erfahren. Dagegen hat der nördliche Teil des Kanals, die Strecke von Bevergern bis Emden, nicht viel Vorteil von der Verbindung mit der Weser zu erwarten, im Gegenteil wird sich die Konkurrenz der Weserhäfen geltend machen. Ob endlich der Anschluß nach Westen die erwarteten Vorteile bringen, d. h. ob es möglich sein wird, die aus dem Hinterlande des Rheins stammenden oder dorthin gehenden Güter, welche bisher den Weg über Holland nahmen, über Emden zu lenken und so eine „deutsche Rheinmündung" zu schaffen, ist noch mehr als fraglich. Fest steht aber bereits, daß durch die Verbindung mit dem Rhein die Wettbewerbsfähigkeit des Dortmund-Ems-Kanals diesem Flusse gegenüber nicht größer geworden ist, sondern eher abgenommen hat. Denn die Ein- oder Ausfuhr über Rotterdam, welche bisher auf dem kombinierten Schienen-Wasserweg oder ganz mit der Eisenbahn geschehen mußte, kann nunmehr völlig zu Schiff erfolgen, wodurch der Kanal und Emden benachteiligt werden[1]. Immerhin ist diese Schädigung

[1] „Für diesen (Verkehr von Rotterdam und Antwerpen aus) würde der Schiffstransport nach dem Industriegebiet via Ruhrort—Herne eine Verbilligung um 2 M. für die Tonne herbeiführen." Haus der Abgeordneten, Drucksache Nr. 855 A, S. 13.

nicht so groß, wie sie auf den ersten Blick erscheinen könnte. Zwar ist früher dargelegt worden, daß sich die Transportkosten auf dem Rhein wegen der großen Schiffe niedriger stellen als auf dem Kanal. Wenn aber eine Umladung vermieden werden soll, die ja eine bedeutende Verteuerung verursachen würde, so können für Transporte, die über den Rhein und den Kanal gehen sollen, auch auf dem breiten und tiefen Fluß keine größeren Kähne verwendet werden als auf der schmaleren künstlichen Wasserstraße. Die Schiffskosten sind also in diesem Falle auf Rhein und Kanal gleich.

Wenn so auch einer von den Gründen, aus denen die Verfrachtung über den Rhein vorzuziehen ist, fortfällt, so genügen doch noch die übrigen, um diesem Flusse trotz hoher Abgaben auf dem Rhein-Herne-Kanal beim Transport von Westen nach Osten eine beträchtliche Überlegenheit über den Kanal zu verschaffen, was aus folgenden Zahlenbildern hervorgeht.

1. Versand von Eisenerz bis frei Schiff Gelsenkirchen.

a) Von frei Schiff Rotterdam.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 900 t.

Hafenabgaben:	Rotterdam $\frac{1000\text{ t à 2 cts}}{900}$	=	M. 0,044
	Gelsenkirchen	=	„ 0,05
Kanalabgaben:	28 · 1	=	„ 0,28
Schlepplohn:	Rotterdam—Ruhrort	=	„ 0,35
	Stromschleuse I	=	„ 0,02
	$\frac{24 \cdot 1000 \cdot 0{,}18}{900}$ = M. 0,048		
	Zuschlag 10 % v. 24 · 1 = M. 0,024	=	„ 0,072
Schiffskosten:	215 + 28 = 243 · 0,4	=	„ 0,972
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung		=	„ 0,042

Frachtsatz für 1000 kg = **M. 1,83**

b) Von frei Schiff Emden.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 730 t.

Hafenabgaben:	Emden	= M. 0,03
	Gelsenkirchen	= „ 0,05
Kanalabgaben:	$106 \cdot 0{,}05$ $101 + 14 \cdot 0{,}5$	= „ 0,628
Schlepplohn:	Abgaben	= „ 0,301
	Zuschlag	= „ 0,14
Schiffskosten		= „ 1,12
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung		= „ 0,031
Frachtsatz für 1000 kg		= **M. 2,30**

2. Versand von Eisenerz bis frei Schiff Wanne-West.

a) Von frei Schiff Rotterdam.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 900 t.

Hafenabgaben:	Rotterdam	= M. 0,044
	Wanne-West	= „ 0,05
Kanalabgaben		= „ 0,34
Schlepplohn		= „ 0,46
Schiffskosten		= „ 0,996
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung		= „ 0,04
Frachtsatz für 1000 kg		= **M. 1,93**

b) Von frei Schiff Emden.

Tragfähigkeit . . . . 1000 t
Ladung . . . . 730 t.

Hafenabgaben:	Emden	= M. 0,03
	Wanne-West	= „ 0,05
Kanalabgaben		= „ 0,598
Schlepplohn		= „ 0,431
Schiffskosten		= „ 1,092
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung		= „ 0,029
Frachtsatz für 1000 kg		= **M. 2,23**

3. Versand von Grubenholz bis frei Schiff Wanne-Ost.

a) Von frei Schiff Rotterdam.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 600 t.

Hafenabgaben:	Rotterdam	= M. 0,067
	Wanne-Ost	= „ 0,08
Kanalabgaben		= „ 0,45
Schlepplohn		= „ 0,628
Schiffskosten[1]:	20 Tage à M. 50 = M. 1000 : 600	= „ 1,67
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung		= „ 0,055
Frachtsatz für 1000 kg		= **M. 2,95**

b) Von frei Schiff Emden.

Hafenabgaben:	Emden	= M. 0,06
	Wanne-Ost	= „ 0,08
Kanalabgaben		= „ 0,801
Schlepplohn		= „ 0,526
Schiffskosten[1]		= „ 1,67
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung		= „ 0,033
Frachtsatz für 1000 kg		= **M. 3,17**

4. Versand von Kohlen von frei Schiff Gelsenkirchen.

a) Bis frei Schiff Rotterdam.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 850 t.

Hafenabgaben:	Wanne	= M. 0,05
	Rotterdam	= „ 0,047
Kanalabgaben		= „ 0,28
Schlepplohn		= „ 0,285
Schiffskosten		= „ 0,972
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung		= „ 0,046
Frachtsatz für 1000 kg		= **M. 1,68**

---

[1] Die gewöhnliche Schiffskostenberechnung von 0,4 Pfg. für ein Tonnenkilometer kann hier nicht zugrunde gelegt werden, weil die Reise wegen längerer Lade- und Löschfristen verhältnismäßig lange dauert.

b) Bis frei Schiff Emden.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 720 t.

Hafenabgaben: Gelsenkirchen	= M. 0,05
Emden	= „ 0,03
Kanalabgaben	= „ 0,628
Schlepplohn	= „ 0,445
Schiffskosten	= „ 1,12
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung	= „ 0,027
Frachtsatz für 1000 kg	= **M. 2,30**

5. Versand von Eisen der Klasse II von frei Schiff Wanne-Ost.

a) Bis frei Schiff Rotterdam.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 850 t.

Hafenabgaben: Wanne	= M. 0,15
Rotterdam	= „ 0,047
Kanalabgaben	= „ 0,63
Schlepplohn	= „ 0,334
Schiffskosten[1]: 20 Tage à M. 50 = 1000 : 850	= „ 1,18
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung	= „ 0,039
Frachtsatz für 1000 kg	= **M. 2,38**

b) Bis frei Schiff Emden.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 720 t.

Hafenabgaben: Wanne	= M. 0,15
Emden	= „ 0,12
Kanalabgaben	= „ 1,228
Schlepplohn	= „ 0,509
Schiffskosten[1]: 20 Tage à M. 50 = M. 1000 : 720	= „ 1,39
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung	= „ 0,033
Frachtsatz für 1000 kg	= **M. 3,43**

[1] Vergl. Anmerkung auf Seite 37.

6. Versand von Zement von frei Station Neubeckum.

a) Bis frei Schiff Rotterdam.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 600 t.

Bahnfracht Neubeckum—Hamm	= M. 1,20
Anschlußfracht und Stempel	= „ 0,25
Einladen ins Schiff	= „ 0,60
Hafengeld: Hamm	= „ 0,08
Rotterdam	= „ 0,067
Kanalabgaben	= „ 0,813
Schlepplohn	= „ 0,256
Schiffskosten[1]: 20 Tage à M. 50 = M. 1000 : 600	= „ 1,67
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung	= „ 0,044
Frachtsatz für 1000 kg	= **M. 5,25**

b) Bis frei Schiff Emden.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 600 t.

Bahnfracht Neubeckum—Hamm	= M. 1,20
Anschlußfracht und Stempel	= „ 0,25
Einladen ins Schiff	= „ 0,60
Hafengeld: Hamm	= „ 0,08
Emden	= „ 0,06
Kanalabgaben	= „ 0,908
Schlepplohn	= „ 0,558
Schiffskosten[1]: 20 Tage à M. 50 = M. 1000 : 600	= „ 1,67
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung	= „ 0,344
Frachtsatz für 1000 kg	= **M. 5,36**

c) Bis frei Schiff Emden.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 720 t.

Bahnfracht Neubeckum—Münster	= M. 1,50
Anschlußfracht und Stempel	= „ 0,10
Übertrag	M. 1,60

[1] Vergl. Anmerkung auf Seite 37.

Übertrag M. 1,60

Einladen ins Schiff . . . . = „ 0,60
Hafengeld: Münster . . . . = „ 0,04
Emden . . . . = „ 0,06
Kanalabgaben . . . . = „ 0,185
Schlepplohn { . . . . = „ 0,225
. . . . = „ 0,129
Schiffskosten[1]: 20 Tage à M. 50 = M. 1000 : 720 = „ 1,39
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung = „ 0,031

Frachtsatz für 1000 kg = **M. 4,26**

7. Versand von Eisen der Klasse II von frei Station Bochum-Süd.

a) Bis frei Schiff Emden über Wanne.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 720 t.

Bahnfracht Bochum-Süd—Wanne . . . . = M. 1,—
Anschlußfracht und Stempel . . . . = „ 0,12
Einladen ins Schiff . . . . = „ 0.60
Schiff Wanne-Ost—Schiff Emden lt. Kalkulation 5 b, S. 38 = „ 3,43

Frachtsatz für 1000 kg = **M. 5,15**

b) Bis frei Schiff Rotterdam.

1. Über Wanne.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 850 t.

Bahnfracht Bochum-Süd—Wanne . . . . = M. 1,—
Anschlußfracht und Stempel . . . . = „ 0,12
Einladen ins Schiff . . . . = „ 0,60
Schiff Wanne-Ost—Schiff Rotterdam lt. Kalkulation 5a, S. 38 = „ 2,38

Frachtsatz für 1000 kg = **M. 4,10**

[1] Vergl. Anmerkung auf S. 37.

2. Ruhrort.

Tragfähigkeit des Schiffes . . . . . 1000 t
Ladung des Schiffes . . . . 850 t.

Bahnfracht Bochum-Süd—Ruhrort-Hafen . . . . . . = M. 1,80
Anschlußfracht und Stempel . . . . = „ 0,20
Einladen ins Schiff . . . . = „ 0,37
Ufergeld . . . . = „ 0,08
Hafenabgaben M. 20,— . . . . = „ 0,023
Schlepplohn nach Rotterdam . . . . = „ 0,19
Schiffskosten: 18 Tage à M. 50 = M. 900 : 850 = „ 1,062
Hafenabgaben in Rotterdam . . . . = „ 0,047
Besondere unvorhergesehene Kosten und zur Abrundung = „ 0,028

Frachtsatz für 1000 kg = **M. 3,80**

Wie die folgende Zusammenstellung klar veranschaulicht, ist der Transport über den Rhein bedeutend billiger als über den Kanal. Nur bei Beispiel 6 bietet der Weg über Emden bei einer Beladung von 720 Tonnen Vorteile.

Material	Ausgangs- bzw. Endpunkt	Von bzw. nach Rotterdam	Von bzw. nach Emden	Vorteile zugunsten des Rheins	Vorteile zugunsten des Kanals
		Mark für 1 Tonne	Mark für 1 Tonne	Mark für 1 Tonne	Mark für 1 Tonne
Eisenerz . . .	Schiff Gelsenkirchen	1,83	2,30	0,47	
Eisenerz . . .	„ Wanne-West	1,93	2,23	0,30	
Grubenholz .	„ Wanne-Ost	2,95	3,17	0,22	
Kohlen . . .	„ Gelsenkirchen	1,68	2,30	0,62	
Eisen d. Klasse II	„ Wanne-Ost	2,38	3,43	1,05	
Zement . . .	Station Neubeckum	5,25	5,36	0,11	
			bzw. 4,26		bzw. 0,99
Eisen d. Klasse II	Schiff Bochum-Süd	4,10[1]	5,25	1,15	
		3,80[2]		1,45	

[1] Über Wanne.
[2] Über Ruhrort.

Von vornherein ist natürlich mit den Verschiebungen gerechnet worden, die der Rhein-Herne-Kanal mit sich bringt. Denn gerade weil die Kanalstrecke Duisburg—Dortmund billigere Fracht bot als die Eisenbahn, wurde der Kanal gebaut. Die Hauptwaffe der Wasserstraßen gegenüber der Eisenbahn besteht bekanntlich in der Billigkeit der Frachten. Die Verschiebungen in den Transportverhältnissen würden sehr bedeutend sein, wenn der Dortmund-Ems-Kanal nicht durch entsprechende Gestaltung der Abgabentarife und der darauf aufgebauten, in prozentualen Zuschlägen bestehenden Schlepplöhne möglichst geschützt worden wäre. Verhalten sich doch die Abgabensätze auf der Linie Dortmund—Emden zu denen auf der Strecke Dortmund—Duisburg bei den groben Massengütern wie 1 : 20[1]. Dazu kommt dann noch die Differenzierung durch die prozentualen Zuschläge für den Schlepplohn.

Durch diese Tarifmaßnahmen ist dafür gesorgt, daß eine Gefährdung des Dortmund-Ems-Kanalverkehrs nur für Getreide eintritt, dagegen nicht für Erze und Kohlen. Dortmund selbst wird durch diese Verschiebung nicht betroffen, denn diese Stadt bezog schon vorher ihren Getreidebedarf zum größten Teil über Rotterdam—Duisburg. Diese Behauptung wird besonders treffend durch die Zahlen für das Jahr 1911 bewiesen. Bei niedrigem Wasserstande sind nämlich die Frachten auf der Linie Rotterdam—Duisburg hoch, weil die Schiffe dann wegen der geringen Fahrtiefe nicht voll ausgenutzt werden können und deshalb starke Nachfrage nach Schiffsraum herrscht. Umgekehrt sind die Frachten bei hohem Wasserstande niedrig. In dem heißen Sommer 1911 hat nun der Rhein einen niedrigen Wasserstand gehabt, so daß die Frachten hoch waren. Trotzdem sind nach Dortmund über Rotterdam mit der Bahn von Duisburg 34530 t, dagegegen über den Dortmund-Ems-Kanal nur 24000 t Getreide gekommen[2].

Die Verschiebungen, welche für die wichtigsten Güter des Dortmund-Ems-Kanals durch den neuen Wasserweg eintreten, ergeben sich aus den Berechnungen auf S. 43—45.

Für eine Tonne Getreide ermäßigt sich hiernach die Fracht, welche bei dem kombinierten Eisenbahn- und Wassertransport von Rotterdam über Duisburg nach Dortmund 6,39 M. für eine Tonne betrug, durch Benutzung des reinen Wasserweges um 2,90 M. auf 3,49 M. Darin

[1] Haus der Abgeordneten, Drucksache Nr. 855 A, S. 66.
[2] Haus der Abgeordneten, Drucksache Nr. 855 A, S. 65.

Beförderungskosten für eine Tonne Getreide[1]

von Rotterdam über den kombinierten Wasser- und Schienenweg nach

	Gelsenkirchen Mark	Herne Mark	Dortmund Mark	Münster Mark
1. Fracht Rotterdam — Duisburg einschl. Schlepplohn und Überladen in Rotterdam	1,80	1,80	1,80	1,80
2. Hafengeld in Duisburg	0,03	0,03	0,03	0,03
3. Ufergeld in Duisburg	0,06	0,06	0,06	0,06
4. Umladen auf die Eisenbahn	1,—	1,—	1,—	1,—
5. Hafenbahnfracht	0,20	0,20	0,20	0,20
6. Eisenbahnfracht	1,70	2,10	3,30	5,—
	4,79	5,19	6,39	8,09

über den reinen Wasserweg nach

	Gelsenkirchen Mark	Herne Mark	Dortmund Mark	Münster Mark
1. Wie links	1,80	1,80	1,80	1,80
2. Wie links	0,03	0,03	0,03	0,03
3. Kanalschiffahrts-Kosten[3] ohne Schleppen	0,08	0,11	0,14	0,19
4. Schleppkosten[4]	0,17	0,21	0,27	0,36
5. Kanalabgaben	0,62	0,79	1,—	1,37
6. Ufergeld	0,20	0,08	0,20	0,10
7. Versicherung	0,05	0,05	0,05	0,05
	2,95	3,07	3,49	3,90

von Emden nach

	Herne Mark	Dortmund Mark	Münster Mark
1. Fracht einschließlich Kanal- und Hafenabgaben, Schleppen usw.[2]	3,27	3,27	2,77
2. Speditionsgebühren Emden	0,63	0,63	0,63
	3,90	3,90	3,40
und Schlepplohn bei vorgeschlagenem Tarif	0,21	0,21	0,10
	4,11	4,11	3,50

Direkte Eisenbahnfracht:

	Mark	
Rotterdam—Gelsenkirchen	8,90	Ein Refaktiensatz kommt nur bei dem Frachtanteil für die holländischen Linien in Betracht.
Rotterdam—Herne	9,20	
Rotterdam—Dortmund	10,20	
Rotterdam—Münster	9,70	
Emden Außenhafen—Münster	9,40	
Emden—Dortmund	12,60	

[1] Haus der Abgeordneten, Drucksache Nr. 855 B, S. 5534 ff.
[2] In den Monaten Oktober bis Februar einschließlich beträgt die Fracht einschließlich Speditionsgebühren 10 Pfg. mehr.
[3] Nach Gelsenkirchen 52, nach Herne 69, nach Dortmund 95 und nach Münster 127 Betriebskilometer mal 0,15.
[4] Die Sätze für Schlepplohn sind dem Tarifentwurf aus der Begründung zur Gesetzesvorlage entnommen.

Beförderungskosten für eine Tonne Erz

von Rotterdam über den kombinierten Weg nach

	Gelsenkirchen Mark	Herne Mark	Dortmund Mark
1. Wasserfracht Rotterdam — Duisburg einschließlich Schlepplohn	0,81	0,81	0,81
2. Hafengeld Duisburg — Ruhrort	0,03	0,03	0,03
3. Ufergeld	0,02	0,02	0,02
4. Umladen	0,22	0,22	0,22
5. Hafenbahnfracht	0,20	0,22	0,22
6. Eisenbahnfracht	1,20	1,40	1,70
	2,48	2,70	3,—

von Emden nach

	Herne Mark	Dortmund Mark
Fracht einschließlich Hafen- und Kanalabgaben, Schleppen usw.	1,60	1,60
und Schlepplohn bei vorgeschlagenem Tarif	0,02	0,02
	1,62	1,62

über den reinen Wasserweg nach

	Gelsenkirchen Mark	Herne Mark	Dortmund Mark
1. Wasserfracht Rotterdam — Duisburg einschließlich Schlepplohn	0,81	0,81	0,81
2. Zuschlag zur Rheinfracht, weil auf den Kanälen nicht die großen Erzschiffe des Rheins verkehren können	0,13	0,13	0,13
3. Hafengeld Duisburg — Ruhrort	0,03	0,03	0,03
4. Kanalschiffahrtskosten ohne Schleppen	0,08	0,11	0,14
5. Schleppkosten	0,14	0,17	0,21
6. Kanalabgaben	0,31	0,41	0,50
7. Ufergeld	0,05	0,02	0,05
8. Versicherung	0,03	0,03	0,03
	1,58	1,71	1,90

Direkte Eisenbahnfracht:

	Mark	Refaktiensatz Mark
von Rotterdam nach Gelsenkirchen	5,—	3,10
von Rotterdam nach Dortmund	5,50	3,60
von Emden, Außenhafen nach Dortmund	4,40	
von Emden, Außenhafen nach Herne	5,70	

Beförderungskosten für eine Tonne Kohlen

nach Rotterdam über den kombinierten Weg von

	Zeche Fürst Hardenberg (bei Dortmund) Mark	Zeche Victor (bei Herne) Mark
1. Eisenbahnfracht von Zeche bis Ruhrort einschl. Zechenfracht und Hafenfracht	2,11	1,77
2. Kippgebühren Ruhrort	0,09	0,09
3. Hafengeld Ruhrort	0,03	0,03
4. Ufergeld Ruhrort	0,04	0,04
5. Rheinfracht bis Rotterdam	0,80	0,80
	3,07	2,73

nach Emden von

	Dortmund Mark	Herne Mark
1. Zuführungskosten zum Kanal	0,26	0,26
2. Umladen ins Schiff	0,10	0,10
3. Fracht einschl. Kanal- und Hafenabgaben, Schlepper usw.	1,45	1,45
	1,81	1,81
und Schlepplohn bei vorgeschlagenem Tarif	0,02	0,02
	1,83	1,83

über den reinen Wasserweg von

	Zeche Fürst Hardenberg Mark	Zeche Victor Mark
1. Zuführungskosten zum Kanal	0,26	0,26
2. Umladen ins Schiff	0,10	0,10
3. Kanalschiffahrtskosten ohne Schleppen	0,14	0,10
4. Schleppkosten bis zum Rhein	0,21	0,17
5. Kanalabgaben	0,49	0,39
6. Versicherung	0,03	0,03
7. Hafengeld Duisburg — Ruhrort	0,03	0,03
8. Rheinfracht bis Rotterdam	0,80	0,80
	2,06	1,88

Direkte Eisenbahnfracht[1]:

	in 10 t-Sendungen	in 45 t-Sendungen	in 200 bis 300 t-Sendungen
von Dortmund nach Rotterdam	M. 6,20	M. 5,20	M. 4,90
von Herne nach Rotterdam	M. 5,70	M. 4,90	M. 4,80

	Bunkerkohle in 45 t-Sendungen	zur außereuropäischen Ausfuhr und nach dem Mittelländischen Meer in 200 bis 300 Tonnen-Sendungen
von Dortmund nach Emden-Außenhafen	M. 3,90	M. 3,70
von Herne nach Emden-Außenhafen	M. 4,—	M. 3,70

[1] Die Kohlentarife für den Versand nach Holland wurden während des Krieges einschneidend geändert, z. B. wurde der Sonderzugtarif außer Kraft gesetzt. Vergl. Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats für 1916.

liegt eine starke Gefährdung für Münster, denn ein Teil des bisherigen Getreideverkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal wird nun auf die neue Wasserstraße übergehen, wenn sich auch die Fracht nach Münster über Rotterdam auf 3,90 M. und über Emden nur auf 3,40 M. bezw. 3,80 M. für eine Tonne stellt.

Für die Kohlenausfuhr liegt den Berechnungen als Ausgangspunkt die Zeche Fürst Hardenberg bei Dortmund zugrunde. Die Fracht stellt sich beim Eisenbahntransport über Duisburg auf 3,07 M. und sinkt bei der Verfrachtung über den Kanal um 1,01 M. auf 2,06 M. für eine Tonne. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal kostet die Beförderung nach Emden für Ausfuhrkohle 1,81 M., sie wird allerdings durch den Schlepptarif, den die Regierung vorschlägt, auf 1,83 M. steigen. Trotzdem bietet nach diesen Berechnungen der Wasserweg nach Emden immer noch einen Vorteil von 21 Pfg. gegenüber dem direkten Wasserwege nach Rotterdam.

Der Erztransport stellt sich bei dem kombinierten Wege auf M. 3,— für eine Tonne und wird sich bei Benutzung des Rhein-Weser-Kanals auf 1,90 M. ermäßigen. Da die Fracht auf dem Dortmund-Ems-Kanal nur 1,60 M. beträgt und auch unter der Herrschaft des Schleppmonopols nur um 2 Pfg. steigen wird, so hat Emden dann immer noch einen Vorsprung von 28 Pfg. für eine Tonne.

Nach diesen regierungsseitig ermittelten Zahlen zu urteilen, würde die Überlegenheit des Rheins über den Dortmund-Ems-Kanal durch Eröffnung des Rhein-Weser-Kanals nicht sehr groß sein. Es ist jedoch bei all diesen Frachtberechnungen zu berücksichtigen, daß sich die Konkurrenzschnittlinien wohl beim Wettbewerb zwischen zwei Eisenbahnlinien genau ziehen lassen, daß es jedoch nicht möglich ist, die Verkehrsscheide zwischen dem Rhein und den Nordseehäfen mit absoluter Schärfe zu bestimmen, weil namentlich auf dem Rhein die Frachtsätze einer steten Veränderung unterworfen sind.

VI. Eisenbahn und Dortmund-Ems-Kanal.

1. Arbeitsteilung und Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Wasserstraße.

Nach allgemeiner Ansicht ist der Versand zu Wasser vorteilhafter als auf den Eisenbahnen, gerade die Frachtverbilligung ist der Grund, welcher zum Bau von Kanälen geführt hat. Trotzdem ist der Dortmund-

Ems-Kanal, wie in den bisherigen Ausführungen verschiedentlich dargelegt worden ist, häufig der Konkurrenz der Eisenbahnen nicht gewachsen gewesen. Auch wurde bereits darauf hingewiesen, daß der Schienenstrang bei gleichen Frachtkosten dem Wasserwege vorgezogen wird. Damit die Ursachen für dieses zunächst befremdende Mißverhältnis besser verständlich werden, möge es erlaubt sein, einige allgemeine Bemerkungen über die jedem der beiden Verkehrsmittel eigentümlichen Vorzüge und Nachteile einzuflechten.

Die Eisenbahn hat vor dem Wasserwege den Vorteil der Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Versandmöglichkeit in kleinen Mengen und zu allen Jahreszeiten voraus. Dem steht bei der Schiffahrt im allgemeinen die Billigkeit gegenüber, wodurch für geringwertige Massengüter der Versand auf größere Entfernungen erst ermöglicht wird. Dazu kommt der häufig nicht beachtete Umstand, daß der Kanal an fast allen Punkten seines Ufers be- und entladen werden kann, also allen Anwohnern zugute kommt, während die Eisenbahn vorzugsweise der näheren oder weiteren Umgebung der Bahnhöfe Vorteil bringt. Für größere natürliche Wasserwege, wie Rhein und Elbe, mit verhältnismäßig geringen Instandhaltungskosten und Verwendungsmöglichkeit von großen Schiffen trifft der Gesichtspunkt der Billigkeit voll und ganz zu, während er bei kanalisierten Flüssen und bei Kanälen, wie schon früher gezeigt wurde, mehr oder weniger eine Frage der Tarifpolitik ist.

Die Ursachen für die Überlegenheit des Wassertransportes sind folgende. Da ein in Wasser getauchter Gegenstand bekanntlich soviel von seinem Gewicht verliert, wie das verdrängte Wasser schwer ist, so ist die Wirkung der Zugkraft auf dem Wasser größer als auf dem Schienenwege. Das Verhältnis ist unter der Voraussetzung, daß keine Strömung vorhanden ist, wie 6 : 1. Weil nun das „tote Gewicht" bei der Eisenbahn infolge des durch die häufigen Stöße bedingten stabileren Materials höher ist als bei der Schiffahrt und außerdem das Schiff eine größere Ladefähigkeit besitzt, so verschiebt sich das Ausnutzungsverhältnis der Zugkraft noch weiter zu ungunsten des Schienenweges. Aber auch wenn nicht durch Tarifmaßnahmen eingegriffen wird, ist der Wasserversand trotzdem nicht immer billiger. Wenn der Transport nicht von Anfang bis zu Ende auf dem Wasser erfolgen kann, sondern wenn für einen Teil des Weges die Eisenbahn benutzt werden muß,

wird durch Umladen eine derartige Erhöhung der Kosten verursacht, daß der reine Schienenweg häufig vorzuziehen ist. Handelt es sich um kurze Strecken, so ist die in der Billigkeit bestehende Überlegenheit der Wasserstraße gering und wird leicht durch den Nachteil der langsameren Beförderung aufgezehrt. Denn die Schnelligkeit des Bahntransportes bietet die Möglichkeit, höhere Gewinne zu erzielen, weil die Waren rascher an den Käufer gebracht werden können und der Verkäufer deshalb früher zu seinem Gelde kommt. Dieser Zinsgewinn sowie der Umstand, daß wegen der auf der Eisenbahn herrschenden Pünktlichkeit eine Bindung an bestimmte Lieferzeiten ohne Gefahr möglich ist, sind die Gründe dafür, daß der Schienenweg sogar dann vorgezogen wird, wenn ein kleiner Frachtunterschied zugunsten der Wasserstraße spricht. Allgemein wird angenommen, daß die Wasserfracht mindestens 15 % billiger sein muß als die Bahnfracht, um noch einen Anreiz zur Wasserverladung zu bieten[1]. Eine Bedingung für den Wettbewerb der Binnen- und namentlich der Kanalschiffahrt mit der Eisenbahn ist also der Transport auf längere Entfernungen. Die andere Voraussetzung, durch die der an sich bestehende Vorteil der Billigkeit erst ausgenutzt werden kann, ist die Massenhaftigkeit des Transportes. Sind diese beiden Bedingungen gegeben, so wird in der Regel beim Versand von Gütern, welche die Eisenbahnfracht nicht tragen können, also von den billigen Massengütern, der Wasserweg vorgezogen. Wie die nach Tarifklassen getrennte Übersicht der auf dem Dortmund-Ems-Kanal beförderten Mengen zeigt, sind es vor allem die in Klasse 3, später 4 und neuerdings 5 stehenden Massengüter, welche die Verkehrssteigerung auf diesem Wasserwege hervorgerufen haben.

Die in Klasse I verzeichneten kanalaufwärts beförderten Güter, die durch ihre hohe Zahl auffallen, bestehen überwiegend aus Getreide, das fast nur bis Münster gelangt.

[1] „Von den für den Wassertransport geeigneten Gütern mußten noch die ausgesondert werden, die von der Benutzung des Kanals nur einen Vorteil gezogen haben würden, der kleiner gewesen wäre als 15 v. H. der Eisenbahnfracht, indem davon ausgegangen wurde, daß im allgemeinen erst eine Ermäßigung der Transportkosten um 15 v. H. genügenden Anreiz bieten würde, die Güter auf der Wasserstraße statt auf der Eisenbahn zu verfrachten." Haus der Abgeordneten 1904, Drucksache A, Nr. 96, S. 29.

Übersicht über die beförderten Güter[1].

Kanalabwärts

Jahr	I Tonnen	II Tonnen	III Tonnen	IV Tonnen	V Tonnen
	in Tarifklasse				
1901	13179	36648	203372	—	—
2	24750	29667	292537	—	—
3	20695	56152	417986	—	—
4	18267	43061	406178	—	—
5	23290	45105	79458	384425	—
6	29226	60461	20851	448270	—
7	37396	72609	31230	520793	—
8	39681	60916	46886	801462	—
9	49697	72991	97760	938849	—
1910	48157	67620	66686	1214742	—
1	56283	90022	50293	1491561	—
2	46160	87582	55607	1515775	—
3	34245	58896	63234	1889403	—
4	34845	62669	58021	1383311	48348
5	3365	39434	18385	45711	426659
6	722	11373	6421	26452	549567

Kanalaufwärts

Jahr	I Tonnen	II Tonnen	III Tonnen	IV Tonnen	V Tonnen
	in Tarifklasse				
1901	264594	19753	143368	—	—
2	256845	19116	252941	—	—
3	361489	27666	365182	—	—
4	333526	26076	360479	—	—
5	429402	48024	73732	435040	—
6	393507	57348	18883	702874	—
7	475225	69102	43110	761591	—
8	375209	78520	57013	852963	—
9	487363	72390	51521	820565	—
1910	505818	85504	51064	1123084	—
1	538986	128930	100461	1371955	—
2	306026	105693	110370	1555289	—
3	257530	90012	57732	1817655	—
4	367307	73900	45087	1239405	5778
5	26519	9754	6713	100752	742232
6	16812	6514	3452	81037	648378

[1] Übersicht über den Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal usw.

Da in obigen Zahlen nur die Mengen der verfrachteten Güter zum Ausdruck gebracht worden sind ohne Rücksicht darauf, ob der Kanal auf seiner ganzen Länge oder nur zum Teil benutzt worden ist, so sind aus dieser Übersicht keine sicheren Schlüsse zu ziehen. Um ein zuverlässiges Urteil zu erlangen, müßten die Tonnenkilometer, das Produkt aus Gewicht und der auf dem Kanal zurückgelegten Anzahl von Kilometern, für jede Tarifklasse berechnet werden. Wenn diese so ermittelten Zahlen dann durch die in Kilometern ausgedrückte Länge des Kanals geteilt würden, so ergäbe sich, wieviel Tonnen von jeder Tarifklasse durchschnittlich auf einen Kilometer entfallen. Leider waren die Unterlagen für die Berechnung dieses Vergleichsmaßstabes nicht zu erhalten.

Nachdem nun die Vorzüge und Nachteile beider Verkehrsmittel besprochen sind, kann die Frage erörtert werden, ob Arbeitsteilung oder Wettbewerb zwischen ihnen besteht.

Wegen der scharfen Konkurrenz auf dem Weltmarkte ist der Gewinn bei den meisten Waren, auch den hochwertigen, vielfach derart gering, daß überall das eifrigste Bestreben vorliegen muß, die Selbstkosten niedrig zu halten. Auch bei teuren Gegenständen wird deshalb eine mehr oder weniger große Frachtermäßigung eine große Rolle spielen, wenn sie einer scharfen Konkurrenz unterliegen, obwohl bei ihnen der Gesamtpreis durch die Frachtkosten um einen prozentual geringeren Teil vermehrt wird als bei den geringwertigen Artikeln. Die Wahl des Weges hängt somit davon ab, ob der Verfrachter mehr an der Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung oder an der Billigkeit des Transportes interessiert ist. Hingegen tritt die schematische Einteilung, welche die billigen Güter dem Wasserwege, die teuren der Eisenbahn zuweist, mehr in den Hintergrund. Keine Arbeitsteilung herrscht mithin zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt, sondern es besteht häufig ein Kampf zwischen diesen beiden Verkehrswegen um dieselben Arbeitsgebiete. Damit soll allerdings nicht der Ansicht beigestimmt werden, daß die Kanäle als „Räuber des Verkehrs der Eisenbahnen" anzusehen sind. Im Gegenteil, durch die Erschließung neuer Bezugs- und Absatzgebiete tritt in der Regel eine Steigerung des Verkehrs ein, die für beide Transportmittel eine gedeihliche Entwicklung zur Folge haben kann. So betrugen z. B. die Frachtmengen, die auf den hauptsächlichsten in und um Dortmund liegenden Bahnhöfen umgeschlagen worden sind, in der Zeit von

1893—1897	rund 24	Millionen	Tonnen[1]
1898—1902	„ 34	„	„
1903—1907	„ 56	„	„
1908—1912	„ 63	„	„

Der Eisenbahnverkehr hat also nicht nur nicht abgenommen, sondern ist beträchtlich gestiegen, trotzdem sich neben ihm der Verkehr auf dem Kanal entwickelt hat. Die Tonnenzahlen des Wasserverkehrs im Dortmunder Hafen beliefen sich auf rund[1]

1/2	Million in den Jahren	1899—1902
2	„ „ „ „	1903—1907
6 1/2	„ „ „ „	1908—1912.

Diese 6 1/2 Millionen Tonnen des Kanalverkehrs wären wohl nicht der Eisenbahn auch noch zugefallen, wenn der Wasserweg nicht bestanden hätte, sondern es ist viel eher anzunehmen, daß ohne Wechselwirkung der beiden Transportmittel auch auf der Eisenbahn eine geringere Verkehrssteigerung stattgefunden hätte, als es der Fall war.

2. Schädigung des Kanals durch Tarifmaßnahmen der Eisenbahn.

Da der preußische Staat Eigentümer des Dortmund-Ems-Kanals ist und ein bedeutendes Kapital darin investiert hat, so liegt die Vermutung nahe, daß er nicht durch die Tarifpolitik seiner Eisenbahnen den Interessen des Kanals zu nahe treten würde. Wenn der preußische Verkehrsminister den Eisenbahnverkehr zuweilen zum Nachteil der Wasserstraßen besonders pfleglich behandelt hat, so ist dieses Verhalten wohl zu erklären aus der Rücksicht auf das finanzielle Ergebnis der Eisenbahnen und den Beitrag, den sie jährlich zum preußischen Budget liefern. Die Ansicht, daß die Eisenbahnen auf Kosten der Kanäle bevorzugt worden sind, ist zwar nicht unwidersprochen. So sagt Professor Dr. Wirminghaus[2], daß „von einer Bekämpfung oder auch nur ernstlichen Schädigung der Binnenschiffahrtsinteressen durch die Tarifpolitik der preußischen Staatsbahn nicht die Rede sein könne",

[1] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Jahrgang 1914, Heft 10, S. 238.
[2] a. a. O., S. 17.

gibt aber immerhin zu[1], daß „die Wirkung gewisser Detarifierungen auf eine Begünstigung des Eisenbahnweges hinausläuft“. Die Wirkung solcher Ausnahmetarife hat der Kanal auch genug zu spüren bekommen. Durch die schon verschiedentlich erwähnten Seehäfentarife ist seine Wettbewerbsfähigkeit sehr gemindert, weil durch sie besonders billige Verfrachtungsgelegenheit von und nach den Seehäfen gewährt wird. Der Grund für diese Maßnahme war natürlich nicht, die in Betracht kommenden Transporte dem Kanal vorzuenthalten oder zu entziehen, sondern, was die Seehäfenausfuhrtarife angeht, bestimmten Industrien die Konkurrenz mit dem Auslande zu erleichtern.

So besteht z. B. ein Ausnahmetarif für Kohlen[2]:

1. Aus dem Ruhrgebiet nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen zur Unterstützung des Absatzes einheimischer Kohle zum ermäßigten Einheitssatze von 2,5 Pfg. (Streckensatz für das Tonnenkilometer) und 9 Pfg. (Abfertigungsgebühr für 100 kg) einschließlich Zechen- und Hafenfracht.

2. Vom Ruhrgebiet nach den Elb-, Weser- und Emshäfen, bei denen die Frachtsätze zur Stärkung des Absatzes einheimischer Kohle in den Nordseehäfen zum Ortsverbrauch sowie für den Schiffahrtsbedarf und für die Ausfuhr nach Maßgabe des Wettbewerbs der ausländischen Kohle ermäßigt sind.

Die rheinisch-westfälischen Kohlenversandstationen sind hierbei in Gruppen mit je gleichen Frachtsätzen, die nur bei gleichzeitiger Aufgabe einer größeren Menge Anwendung finden, eingeteilt worden. Die Einheitssätze für die Kohlenausfuhr betragen beispielsweise von Wanne nach

Hamburg	1,40 Pfg. + 6 Pfg.	und 5 Pfg. für die Tonne Zechenfracht.
Bremen	1,65 „ + 6 „	
Bremerhaven und Geestemünde	1,34 „ + 6 „	
Emden	1,32 „ + 6 „	

3. Nach Emden, Emden-Außenhafen, Leer (Ostfriesland) und Papenburg in geschlossenen Sendungen von 200—300 t zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern und nach den europäischen Häfen des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres zum ermäßigten Einheitssatze von durchschnittlich etwa 1,23 Pfg. + 6 Pfg. und 5 Pfg. für

[1] a. a. O., S. 21.

[2] Die Regierung beabsichtigt, die Kohlen- sowie Eisen- und Stahltarife umfassend abzuändern. Vergl. Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats 1916.

Zechenfracht. Veranlassung war die Erleichterung der Ausfuhr über die Emshäfen im Wettbewerb mit den ausländischen Häfen.

Diese Steinkohlen werden sonst nach Spezialtarif III berechnet zu den regelrechten Einheitssätzen von 2,6 Pfg. bezw. 2,2 Pfg. + 6 bis 12 Pfg. Beim Versand von den Produktionsstätten aus jedoch tritt der diesem Spezialtarif gegenüber noch stark ermäßigte Rohstofftarif in Kraft.

In hohem Grade schaden dem Kanal zweifellos die Ausfuhrtarife für Eisen und Stahl, die besonders bei der Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern sehr weit unter die Sätze des Normaltarifs heruntergehen. Einen ungünstigen Einfluß hat wahrscheinlich auch der Seehafeneinfuhrtarif für Getreide, Mais- und Ölsaaten nach dem nordwestlichen Deutschland.

Um zu zeigen, auf welch schwankendem Boden die Wettbewerbsfähigkeit des Kanals steht und welche Verschiebungen in den Transportverhältnissen verhältnismäßig geringfügige Änderungen der Tarifsätze zur Folge haben können, möge folgendes Beispiel dienen.

Zur Linderung der Fleischnot wurden von der preußischen Eisenbahnverwaltung durch Ausnahmetarif vom 22. August und 22. September 1911 Futtergerste und Mais mit Geltung bis zum 30. Juni 1912 aus Spezialtarif I nach Spezialtarif III versetzt. Die Folge hiervon war, daß die Wasserfracht auf dem Dortmund-Ems-Kanal sich ungünstiger stellte als die Bahnfracht, so daß der beträchtliche Getreidetransport dem Kanal entzogen wurde. Die beteiligten Kreise, darunter die Handelskammern zu Dortmund und Münster, wandten sich mit der Bitte an den Minister der öffentlichen Arbeiten, die fiskalische Hafenabgabe in Emden und die Kanalabgaben für Gerste und Maistransporte für die Dauer des Notstandstarifes aufzuheben. Sie wiesen darauf hin, daß der Kanal, dessen Frachtverkehr in Futtergerste und Mais 1910 258000 t betragen habe, der Konkurrenz von Rotterdam—Duisburg einerseits und Bremen sowie Brake andererseits nicht gewachsen sein würde, so daß schwere wirtschaftliche Schäden die Folge sein müßten. Die Konkurrenzschnittlinie mit Duisburg verlief vor Erlaß des Tarifes über Dülmen, das 30 km von Münster entfernt liegt, während sie durch die Bahnfrachtermäßigung bis dicht vor die Tore Münsters gerückt wurde. Die im Jahre 1911 erhobenen Vorstellungen hatten aber keinen Erfolg. Als nun dieser Ausnahmetarif weiter für die Zeit vom 10. Oktober 1912 bis 31. Dezember 1913 Geltungsdauer

erhielt, wandten sich die Interessenten wiederum an den Minister, worauf durch Verfügung vom 1. November 1912 für die Zeit vom 10. November 1912 bis 31. Demzember 1913 die Schiffahrtsabgaben für Futtergerste und Mais auf sämtlichen Wasserstraßen auf die Sätze der niedrigsten Klasse herabgesetzt wurden. Aber selbst die völlige Niederschlagung der Kanalabgaben in Höhe von 5,25 M. und der Hafenabgaben in Emden von 1,20 M., also eine Frachtermäßigung von 6,25 M. für 10 Tonnen, hätte die Wirkung der Notstandstarife auf den Dortmund-Ems-Kanal noch nicht völlig aufgehoben, da der Vorteil der Ausnahmetarife für die Eisenbahn ein noch größerer war. Infolgedessen sank der Getreidetransport auf dem Kanal beträchtlich. Die Wirkung der Gebührenänderung auf den Verkehr des Kanals, der Häfen Emden und Münster geht aus folgenden Tabellen hervor[1].

Auf dem Kanal wurden versandt:

	Getreide Tonnen	davon Gerste Tonnen
1910	242600	187576
1911	246423	176936
1912	112622	74048
bis 30. Juni 1913	48467	23466

Der Import in Emden betrug

	Getreide Tonnen	davon Gerste Tonnen
1910	rund 329000	258000
1911	„ 319000	235000
1912	„ 149000	87000
bis 30. Juni 1913	„ 47000	34000

In Münster, welches nach Duisburg der größte Binnenumschlagshafen für Futtergerste in Deutschland geworden war, machte sich der Ausfall besonders fühlbar.

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund, 1913, S. 41.

Der Verkehr im Hafen Münster betrug an

	Getreide Tonnen	davon Gerste Tonnen
1910	157736	107815
1911	158941	103989
1912	82579	35314
bis 30. Juni 1913	34633	10146

Dieser dem Kanal entzogene Getreideverkehr ist nach den Weserhäfen abgelenkt worden, was aus folgender Tabelle sowie aus der graphischen Darstellung auf Seite 56 hervorgeht.

1. Einfuhr von Gerste und Mais in das deutsche Zollgebiet:

1909	3099447 Tonnen
1910	3399445 „
1911	4221399 „
1912	3899383 „

2. davon über die Weserhäfen:

1909	697000 Tonnen
1910	874000 „
1911	1115000 „
1912	938000 „

3. davon Weser aufwärts:

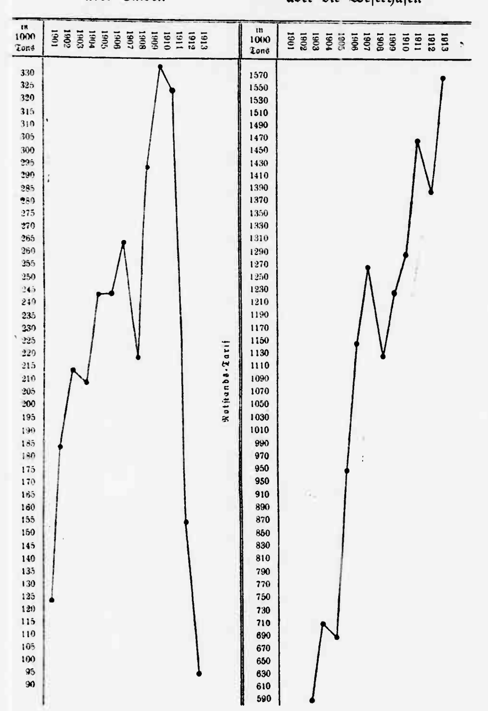
1909	146000 Tonnen
1910	187000 „
1911	144000 „
1912	73000 „

4. Prozentverhältnis von 3:2:

1909	21 %
1910	21,5 %
1911	13 %
1912	8 %

Graphische Darstellung des Getreideimportes von 1901 bis 1913

über Emden — über die Weserhäfen



Die Zahlen unter 2 und 3 zeigen, daß diese den Weserhäfen zugeführten Mengen nicht der Weserschiffahrt zugute gekommen, sondern zum größten Teil durch die Bahn an die Verbraucher befördert worden sind. Der Getreideverkehr auf der Weser ist trotz des Steigens der Einfuhr von Getreide nach den Weserhäfen beträchtlich zurückgegangen, denn der Transport weseraufwärts betrug

1909 . . . 146000 Tonnen
1912 nur noch 73000 „

Der Schaden, welcher der Schiffahrt zugefügt würde, läßt sich ziffernmäßig mit einiger Sicherheit nachweisen. Das Konsumgebiet für Gerste und Mais, welches von der Weser und vom Dortmund-Ems-Kanal versorgt wird, ist begrenzt von den Städten Stade—Nordhausen—Kassel—Soest—Münster—Nordhorn—Meppen—Aurich—Emden. Der Transport an Gerste und Mais über diese beiden Wasserwege betrug

1910 . . . 374000 Tonnen
1912 . . nur 147000 „

also 227000 Tonnen weniger.

Der Gesamtimport von Gerste und Mais nach Deutschland ist aber, wie bereits nachgewiesen, nicht gefallen, sondern von

3400000 Tonnen im Jahre 1910
auf 3900000 „ „ „ 1912,

also um 500000 Tonnen gestiegen.

Wenn man nun annimmt, daß 250000 t Gerste und Mais der Weser und dem Kanal entzogen sind, so dürfte diese Zahl wohl nicht zu hoch gegriffen sein. Bei einem Fracht- und Speditionsgewinn von 3,50 M. für eine Tonne würde sich also für die Schiffahrttreibenden auf der Weser und dem Kanal ein Schaden von rund 875000 M. ergeben. Wären die entsprechenden Teilmengen über den Dortmund-Ems-Kanal gegangen, so würden außerdem die Einnahmen der Kanalverwaltung um etwa 200000 M. gestiegen sein.

Mit diesen Tatsachen hätten sich die beteiligten Kreise wohl noch

leichter abgefunden, wenn die Tarifermäßigungen wirklich den erwarteten Erfolg gehabt, d. h. den Viehzüchtern den billigeren Bezug von Futtermitteln gewährt hätten, was aber kaum der Fall gewesen sein dürfte. Auf eine Anfrage des deutschen Handelstages nach der Wirkung der Notstandstarife äußerte sich z. B. der damalige Schiffahrt-Verein für den Dortmund-Ems-Kanal dahingehend[1], daß die in Frage stehenden Tarife eine merkbare Beeinflussung auf die Preisbildung nicht gehabt hätten, denn selbst bei einer Entfernung von 100 km betrage die Frachtverbilligung nur 20 M. für einen Doppelwagen. Vorausgesetzt, daß diese Ermäßigung den Konsumenten zugute komme, betrage die Ersparnis meistens nur etwa 80 Pfg. für ein Schwein. Sogar wenn die Bahn die Transporte gratis ausführe, spare der Viehzüchter bei der Mast eines Schweines nur 1 Pfg. für ein Pfund Fleisch. Weiter wurde aus den Preisnotierungen für Futtergerste von der genannten Gesellschaft der Beweis zu erbringen versucht, daß die Notstandstarife ihren Zweck verfehlt hätten. Denn während die Großhandelspreise vor der Einführung der Tarife sich auf 15,50 M. bis 16 M. stellten, stiegen sie nach der Frachtermäßigung auf 17,50 M. bis 18,50 M., sanken dagegen während der vom 1. Juli bis 10. Oktober 1912 dauernden „notstandsfreien" Zeit. Dieser Beweisführung ist aber entgegenzuhalten, daß aus den Preisschwankungen allein noch nicht auf ein Versagen der Tarifmaßnahmen geschlossen werden kann, denn die Höhe des Preises wird bekanntlich durch verschiedene Faktoren bestimmt, und es ist wahrscheinlich oder wenigstens möglich, daß die Preissteigerung ohne den Tarif eine größere gewesen wäre.

Interessant ist die Feststellung, wer den Nutzen aus der Tarifänderung gezogen hat. Das Ergebnis ist, daß weder Händler noch Konsument nennenswerten Vorteil gehabt, sondern oft Schaden erlitten haben, was auch daraus hervorgeht, daß diese Kreise durchaus nicht für eine Beibehaltung der Notstandstarife eingetreten sind. Vielmehr ist der durch die Detarifierung an sich entstehende Nutzen zum größten Teil durch die längere Transportdauer wieder aufgezehrt worden. Zwar war die Bahnfracht ermäßigt, aber dafür war die längere Strecke teurer als die frühere Wasser- und Bahnfracht, was aus folgenden Beispielen hervorgeht.

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund, 1913, S. 39/40.

Frachten vor und nach Einführung der Notstandstarife.

	Fracht ab Emden zum nächsten Binnenhafen eventl. mit anschließender Bahnfracht vor Einführung der Tarife für eine Tonne in Mark	Direkte Bahnfracht ab Weserhäfen (Brake) einschließlich Überladen[1] auf Waggon nach Einführung der Tarife für eine Tonne in Mark
Bielefeld über Hafen Minden	7,40	6,90 (204 km)
Versmold „ „ Saarbeck	6,70	6,80 (202 „)
Warendorf „ „ Münster	6,10	7,30 (221 „)
Langerich „ „ Saarbeck	5,60	6,10 (166 „)
Münster loco	4,30	6,70 (195 „)
Rheine über Hafen Rheine .	5,10	5,80 (156 „)

Aus der folgenden Berechnung ergibt sich, daß die Mehrbelastung für Fracht beim Eisenbahntransport für dieses Gebiet rund 13 900 M. betragen hat.

	Ungefährer Jahresverbrauch an Gerste und Mais Tonnen	Gewinn für eine Tonne Mark	Gewinn im ganzen Mark	Verlust für eine Tonne Mark	Verlust im ganzen Mark
Bielefeld	5000	0,50	2500	—	—
Versmold	6000	—	—	0,10	600
Warendorf	6000	—	—	1,20	7200
Langerich	2000	—	—	0,50	1000
Münster	2000	—	—	2,40	4800
Rheine	4000	—	—	0,70	2800
			M. 2500		16400
					2500
				bleiben M.	13900

Es drängt sich natürlich die Frage auf, warum denn diese Orte nicht nach wie vor trotz der Ausnahmetarife über Emden bezogen haben, wenn dieser Weg der vorteilhaftere war. Die Erklärung ist sehr einfach. Es war nämlich keine Wahl mehr möglich, sondern diese Städte waren

[1] Zu der Fracht nach Spezialtarif III kommen 1,20 M. für eine Tonne Überladungskosten in Brake.

gezwungen, durch die Bahn über Brake zu beziehen, weil die Weser alle Getreidedampfer an sich gezogen hatte, so daß ein regelmäßiger Dampferverkehr nach Emden nicht mehr stattfand. Die ostfriesischen Städte waren infolgedessen besonders benachteiligt, was wieder aus der folgenden Übersicht hervorgeht.

Es betrugen die Frachtkosten beim Bezuge

	über	
	Emden Mark	die Weserhäfen Mark
nach Leer	2,50	4,20
„ Papenburg	3,20	4,50
„ Meppen	4,—	5,40
„ Norden	3,—	5,30
„ Aurich	3,—	5,30
„ Emden loco	1,50	4,70

Die Eisenbahn hat durch die Verschiebung der Transportwege auch keinen großen Nutzen gehabt, weil sie zu sehr billigen Sätzen gefahren hat, so daß vielleicht nur gerade ihre Selbstkosten gedeckt worden sind. Den größten Vorteil werden wohl die Händler davongetragen haben, zwar weniger durch Frachtersparnis als in Form von Zinsgewinn durch die schnellere Beförderung. Hingegen ist die Kanalschiffahrt durch die Entziehung dieser Getreidetransporte, auf die sie sich durch Errichtung von Speichern, Beschaffung von Elevatoren und kostspieligen Silos eingerichtet hatte, schwer geschädigt worden.

VII. Das Schleppmonopol.

1. Seine Entstehung.

Aus den bisherigen Ausführungen geht hervor, daß die Spannung für die Transportkosten auf dem Dortmund-Ems-Kanal gegenüber dem Verkehr auf dem Rhein außerordentlich gering ist und deshalb schon eine kleine Verteuerung des Transportes auf dem Kanal genügt, um den Verkehr völlig auf die Rheinstraße zu ziehen. Im vorigen Kapitel wurde gezeigt, daß die Wettbewerbsfähigkeit des Kanals der Eisenbahn gegenüber eine sehr geringe ist. Das unter Kämpfen und Verlusten von den Kanalinteressenten errungene Einflußgebiet dieser Wasserstraße kann also nur unter ständiger Anspannung aller Kräfte behauptet werden. Es ist daher zu verstehen, daß unter diesen Umständen der geplante Eingriff durch das staatliche Schleppmonopol, der möglicherweise die Existenzfähigkeit des ganzen Kanals aufs äußerste gefährdet, lebhafte Besorgnis und Beunruhigung bei den Kanalinteressenten erregte, um so mehr, als nicht etwa wirtschaftliche Gründe oder technische Notwendigkeiten die Ursache für das „drohende Unheil" waren, sondern der staatliche Schleppbetrieb seine Entstehung nur einer früheren politischen Konstellation des preußischen Landtages verdankt. Um den Beweis für diese Behauptung zu erbringen, möge zunächst die Entstehungsgeschichte des Schleppmonopols folgen.

Durch das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 waren die heftigen Kämpfe, welche 1899, 1901 und 1902 um den Bau eines umfassenden Mittellandkanals getobt hatten, zu einem gewissen Abschluß gelangt. Denn dadurch hatte dieses so lange und heiß umstrittene Projekt endlich Gesetzeskraft erlangt, wenn auch in einer die Kanalfreunde nur wenig befriedigenden Form. An Stelle des durchgehenden Kanalsystems, das die Verbindung vom Rhein mit der Elbe und weiter mit den östlichen Wasserstraßen schaffen sollte, war nämlich nur ein Torso getreten; endigt der Kanal doch schon bei Hannover. Vor allem aber mußten die Anhänger der Wasserstraßen eine unangenehme Belastung mit in den Kauf nehmen, nämlich die im § 18 dieses Gesetzes ausgedrückte Bestimmung, daß auf dem Kanal vom Rhein zur Weser, auf dem Anschluß nach Hannover, auf dem Lippe-Kanal und auf den Zweigkanälen dieser Schiffahrtstraße einheitlicher Schleppbetrieb einzurichten ist. Privaten ist auf diesen Schiffahrtstraßen die mechanische Schlepperei untersagt, und zum Befahren dieser Wasserwege durch Schiffe mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung.

Mit allen Kräften hatten die Konservativen den Gesetzentwurf in seiner ursprünglichen Form bekämpft, weil sie in der neuen Wasserstraße in Verbindung mit der rheinischen ein Einfallstor für Getreide erblickten, das den Getreidezoll illusorisch machen würde. Durch den staatlichen Schleppbetrieb glaubten sie den Wettbewerb der Wasserstraßen mit den Eisenbahnen abzuschwächen, weil die private Schiffahrt in ihrer Bewegung gehemmt und gleichsam unter staatlichen Zwang gestellt würde.

Mit Recht läßt sich also sagen, daß der Regierung im Jahre 1905 das Schleppmonopol von kanalfeindlicher Seite aufgedrängt worden ist[1]. Der Gedanke der Einführung des Monopols selbst ist allerdings nicht von den rechts stehenden Parteien ausgegangen, sondern von dem Berichterstatter für das Wasserstraßengesetz von 1905, dem Abgeordneten Dr. am Zehnhoff, der durchaus nicht auf kanalfeindlicher Seite stand, sondern sich durch seine unermüdliche Arbeit ein hohes Verdienst um den Bau des Kanals erworben hat. Aber nur als Ausgleichsobjekt für das Zustandekommen des Gesetzes sollte das Monopol dienen. Nur um nicht die ganze Vorlage scheitern zu lassen, stimmten die Anhänger der Wasserstraßen trotz des Schleppmonopols für das Gesetz[2]. Denn nur dadurch, daß sich Kanalfreunde und -feinde zu einem Kompromiß bereit erklärten, konnte die Vorlage schließlich unter Dach und Fach gebracht werden.

Wenn also die Regierung im Jahre 1913 das Gesetz betreffend das Schleppmonopol einbrachte, so tat sie das nicht, weil wirtschaftliche Gesichtspunkte ihr den staatlichen Schleppbetrieb als zweckmäßig erscheinen ließen, sondern weil sie sich durch das Gesetz vom Jahre 1905 gebunden fühlte und die Bedingungen, auf deren Grundlage seiner Zeit die Verständigung erzielt worden war, erfüllen wollte. Es waren auch nicht technische Notwendigkeiten, die zu dem staatlichen Schleppbetrieb geführt haben, sondern das Schleppmonopolgesetz ist, um es nochmals zu betonen, nur entstanden aus einer für Kanäle unglücklichen Konstellation der Parteien einer früheren Legislaturperiode; es ist nichts als das im § 18 des Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1905 vorgeschriebene Ausführungsgesetz.

Die Regierung ging offenbar ungern an die ihr gestellte Aufgabe der Verstaatlichung des Schleppbetriebes heran. Zwar ist der Gedanke, einen Teil des Verkehrs für den Staat zu monopolisieren, durchaus nicht neu. Schon vom Mittelalter an und besonders in den Zeiten

[1] „Der Minister v. Budde hat das Monopol nur der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe, akzeptiert, und der Minister v. Thielen, der große Verkehrskenner, sagte bekanntlich, er könne sich nicht denken, daß eine preußische Regierung den Mut finden würde, die preußischen Wasserstraßen mit dem Schleppmonopol zu belasten." Abg. Schmieding lt. Nr. 1379 der Köln. Zeitung vom 11. Dezbr. 1912.

[2] „Wir haben schon damals ausdrücklich erklärt, daß wir für das Gesetz trotz des Schleppmonopols stimmten, weil ohne dasselbe der Kanal nicht zu haben war." Haus der Abgeordneten, Drucksache Nr. 855 A, S. 21.

Friedrichs des Großen hat es Staatsmonopole in den verschiedensten Formen gegeben, wenn man auch im wesentlichen in jener Zeit nur Produktionsmonopole gekannt hat. Mit dem Erwachen und der Kräftigung des Staatsgedankens ist jedoch der Staat mehr dazu übergegangen, sich Verkehrsmonopole zu schaffen[1], was ihm im Reiche mit der Telegraphie und der Post, im Staat besonders bei den Eisenbahnen gelungen ist. Bei der Schiffahrt stand er aber doch zu neuartigen, unerprobten Verhältnissen gegenüber. Hierdurch ist es wohl zu erklären, daß sich die Staatsregierung zunächst mit der Absicht trug, das Schleppmonopol zu verpachten, wenn dabei auch das Motiv mitgespielt haben mag, eine Vermittlung zwischen den hart aufeinander prallenden Gegensätzen herbeizuführen. Gegen diese Übertragung des Monopols auf Private setzte aber eine starke Agitation ein, entstanden aus der Befürchtung, daß ein Privatmonopol noch schroffer ausgebeutet werden könnte als ein staatliches.

Trotzdem es im Jahre 1905 den Anschein hatte, als ob der alte Kanalstreit durch ein feierliches Kompromiß glücklich beendet wäre, wurde er durch die Schleppvorlage im Jahre 1912 von neuem angefacht und zwar durch die Gegenströmung gegen ein staatliches Schleppmonopol überhaupt und durch die ungenaue Fassung des § 18. Die Bestimmung, daß auf dem Kanal vom Rheine nach Hannover, auf dem Lippe-Kanal usw. einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten sei, ließ es zweifelhaft erscheinen, ob zu diesem neuen Kanal vom Rhein zur Weser auch das Stück des alten Dortmund-Ems-Kanals zwischen Dortmund—Herne und Bevergern gehörte, zum mindesten dann, wenn sich der Verkehr auf diesem Stück in der Richtung von und nach Emden vollzieht. Diese Frage ist im nächsten Kapitel behandelt worden. Abgesehen von den hiermit angedeuteten Kämpfen entstanden auch große Meinungsverschiedenheiten darüber, ob das Schleppmonopol überhaupt eingeführt werden müßte, mit anderen Worten, ob die gesetzgebenden Körperschaften gezwungen wären, den im Jahre 1905 zum Gesetz erhobenen Beschluß auszuführen oder ob sie frei von jedweden Rücksichten sich bei ihrer Entscheidung nur davon leiten lassen dürften, ob das Schleppmonopol technisch notwendig oder wirtschaftlich vorteilhaft sei.

Staatsrechtlich konnte natürlich eine Änderung an den Bestimmungen des Gesetzes vom 1. April 1905 vorgenommen werden, denn verfassungsgemäß kann kein Gesetzgebungsakt der einen Legislaturperiode die Ab-

[1] Vergl. Roscher-Stieda, Nationalökonomie des Handels, S. 490 ff.

geordneten der anderen binden[1]. Im übrigen gingen jedoch die Ansichten der Volksvertreter weit auseinander. Die radikalste Forderung war die, den § 18 des erwähnten Gesetzes einfach aufzuheben[2], weil die Gründe hinfällig geworden wären, welche seiner Zeit das Schleppmonopol bei einem Teil der Abgeordneten als notwendig erscheinen ließen[3]. Der erste dieser Gründe ist die Befürchtung gewesen, daß durch das westliche Kanalnetz der Zolltarif in seiner Wirkung aufgehoben würde[4]. Die Entwicklung des Getreidetransportes auf dem Dortmund-Ems-Kanal mit seinem geringen Anteil an Brotgetreide hatte jedoch gezeigt, daß diese Besorgnis unbegründet gewesen war. Infolge des Zolltarifes von 1906 und des Einfuhrscheinsystems hatte der Osten seinen Getreideexport nach dem Westen der Monarchie vervielfacht. Dieser Verkehr erfolgte von Stettin, Danzig und Königsberg auf dem Wasserwege entweder über Rotterdam oder über Emden und den Dortmund-Ems-Kanal. Infolgedessen würden von einer Verteuerung der westlichen Wasserstraße gerade diejenigen getroffen worden sein, welche sich 1905 durch das Monopol hatten schützen wollen. Der zweite Grund war die Furcht vor der schädigenden Wirkung der Wasserstraßen für die Eisenbahnen gewesen[5].

[1] „Für die Frage, ob das Schleppmonopol überhaupt zur Einführung gelangen soll, können die früheren gesetzlichen Vorgänge keine Rolle spielen . . . Der Landtag hat vielmehr die Pflicht, lediglich zu prüfen, ob unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen die Einführung des Schleppmonopols empfehlenswert ist oder nicht." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 14.

[2] „Gewichtige Gründe lassen es für das einzig Richtige erscheinen, den § 18 des Gesetzes vom 1. April 1905 einfach aufzuheben." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 5.

[3] „Wenn die gesetzgebenden Körperschaften nach der jetzigen Entwicklung der Verhältnisse zu der Überzeugung kommen, daß der § 18 geändert werden muß, so ist es die Pflicht der Volksvertretung, das staatliche Schleppmonopol abzulehnen, und es ist Pflicht der Staatsregierung, einem solchen Beschluß des Landtages zuzustimmen." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, S. 4.

[4] „Die Einführung des Schleppmonopols in die Kanalvorlage von 1905 ist im wesentlichen auf zwei Gründe zurückzuführen. Der erste Grund ist die Besorgnis gewesen, daß die neuen Wasserstraßen Einbruchstore für ausländische Produkte, insbesondere Getreide seien." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, S. 5.

[5] „Der zweite und wohl entscheidende Grund für die Einführung des Schleppmonopols ist der Wunsch gewesen, einen für den Eisenbahnverkehr schädlichen Wettbewerb der Wasserstraßen mit den Eisenbahnen in seiner Wirkung dadurch abzuschwächen, daß auf den Wasserstraßen ein gleichsam eisenbahnmäßiger Verkehr eingerichtet werde durch Benutzung des elektrischen Treidelsystems." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, S. 5.

Nun machte sich im Jahre 1913 ein großer Wagenmangel fühlbar, der erhebliche Störungen im Wirtschaftsleben zur Folge hatte. Wenn auch dieser Übelstand nicht die Überzeugung erschütterte, daß für die Eisenbahnen die staatliche Verwaltung vorzuziehen sei, so wurde doch in dem mit dem staatlichen Betriebe verbundenen „starren System" von einem Teil der Abgeordneten der Grund dafür erblickt, daß die Eisenbahn sich den wechselnden Verkehrsverhältnissen nicht habe anpassen können. Der Verkehr auf den Wasserstraßen bedarf aber noch einer größeren Elastizität, denn er erfolgt im engen Anschluß und mit ständiger Rücksichtnahme auf den Seeverkehr. Darum wurde es als ein großer Fehler bezeichnet, das auf den Eisenbahnen gehandhabte monopolistische Prinzip auf die Wasserstraßen zu übertragen, weil dadurch der den letzteren innewohnende Vorteil aufgehoben würde.

Demgegenüber stand die Ansicht, daß nach den Grundsätzen von Treu und Glauben der Verstaatlichung des Schleppbetriebes die Zustimmung erteilt werden müsse[1], gleichgültig, ob das Monopol nach inzwischen gemachten Erfahrungen noch für zweckmäßig gehalten würde oder nicht. Erst wenn sich später Nachteile herausstellen sollten, wäre eine Änderung berechtigt[2].

Ein anderer Teil der Abgeordneten war wohl bereit, den § 18 aufzuheben, aber nicht durch Mehrheitsbeschluß gegen den Willen derjenigen, für die seiner Zeit diese Bestimmung die conditio sine qua non für die Zustimmung zu dem Gesetze gewesen war[3].

[1] „Das damals abgeschlossene Kompromiß muß die Grundlage für die Beratung des vorliegenden Gesetzes bilden, und für mich und meine Freunde ist daher irgend eine Abänderung des Gesetzes von 1905 anläßlich des vorliegenden Ausführungsgesetzes zum § 18 völlig indiskutabel und unannehmbar." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, S. 7. — „Erst nachdem die nötigen Erfahrungen (über die schädlichen Wirkungen des Monopols, Anmerkung des Verfassers) gesammelt sind, wird dem Wunsche des Vorredners, von den Grundlagen des Gesetzes von 1905 abzusehen, näher getreten werden können . . . Wenn die Erwartungen, die auf die Einführung des Schleppmonopols von meinen Freunden gesetzt werden, sich späterhin nicht erfüllen sollten, so würden sie dann ehrlich dazu beitragen, das zu tun, was im Interesse des öffentlichen Wohles notwendig erscheint." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, S. 8.

[2] „Der Einführung des Schleppmonopols muß die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt werden, ganz ohne Rücksicht darauf, ob es heute noch für zweckmäßig gehalten wird." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, S. 9.

[3] „Eine Änderung des Kanalgesetzes per majora kann unmöglich gegen den Willen derjenigen erfolgen, die s. Zt. im Vertrauen auf die Durchführung dieser Bestimmung dem Kanalgesetz ihre Zustimmung erteilt haben." Drucks. 855 A, S. 8.

Die Ansicht, daß es illoyal sein würde, das Monopol nicht einzuführen, weil doch der § 18 des Wasserstraßengesetzes die Vorbedingung für die Bewilligung des Gesetzes gewesen ist, trug den Sieg davon, und so wurde ohne Prüfung der wirtschaftlichen Notwendigkeit und der Folgen der freie Wettbewerb auf dem Kanal ausgeschaltet, der Alleinbetrieb des Staates auf den nordwestdeutschen Kanälen eingeführt.

2. Staatlicher Schleppbetrieb und Dortmund-Ems-Kanal.

Während im Interesse der Kontinuität der Gesetzgebung fast alle Abgeordneten trotz mancher wirtschaftlicher Bedenken für das Schleppmonopol stimmten, führte die geplante Unterwerfung des Dortmund-Ems-Kanals unter den staatlichen Alleinbetrieb sowohl in den beiden preußischen Kammern wie auch in der Öffentlichkeit zu heftigen Kämpfen. Veranlassung hierzu gab, wie schon erwähnt, die ungenaue Fassung des bereits verschiedentlich genannten § 18, aus dem nicht mit unzweifelhafter Sicherheit hervorgeht, ob auch der alte schon bestehende Kanal oder nur die neu geschaffenen Wasserstraßen vom Monopol getroffen werden sollten. Die Regierung interpretierte den § 18 strikte und fühlte sich daher verpflichtet, einen Gesetzentwurf einzubringen, der die Einbeziehung des Dortmund-Ems-Kanals vorsah, denn das Gesetz von 1905 schrieb vor, daß „auf dem Kanal vom Rhein zur Weser" einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten sei. Allerdings sollte das Monopol nicht auf den ganzen Kanal ausgedehnt werden, sondern nur auf den Teil, der mit dem Rhein-Weser-Kanal zusammenfällt, d. h. von Dortmund—Herne bis Bevergern. Gegen die Auffassung der Regierung legten aber Industrie, Handel und Landwirtschaft Westfalens sowie die Städte, welche für den Kanal und seine Häfen bedeutende Summen ausgegeben hatten, lebhafte Verwahrung ein, denn sie fürchteten, daß durch den staatlichen Schleppbetrieb große Nachteile für die Schiffahrt entstehen würden, die die Lahmlegung des ganzen Kanals zur Folge haben könnten. Die Dortmunder Handelskammer prophezeite u. a., wenn das Gesetz zustande käme, „so hätte man auf dem Dortmund-Ems-Kanal das Schleppmonopol, aber nichts zu schleppen, und in Emden einen Umschlagshafen, aber nichts umzuschlagen". Die Westfälische Transport-Aktiengesellschaft erklärte, daß sie sich aus Selbsterhaltungstrieb gezwungen sähe, den Transport auf den Rhein zu lenken, wenn das Monopol ein-

geführt würde. Um vor dem gänzlichen Ruin bewahrt zu bleiben, habe sie schon eine Zweigniederlassung in Rotterdam gegründet. Trotz der dringenden Vorstellungen der Handelskammern zu Dortmund und Münster, trotz einer Flut von Petitionen ließ sich der Minister von seinem Standpunkte nicht abbringen. Er erklärte, daß er durch das Gesetz vom 1. April 1905 gezwungen sei, den Entwurf vorzulegen. Nach Auffassung der Regierung konnte von einem einheitlichen Schleppbetrieb nicht die Rede sein, wenn auf der Strecke von Dortmund—Herne bis Bevergern der Betrieb teils in den Händen des Staates lag, teils von privaten Transportunternehmungen ausgeführt wurde. Sie betrachtete also die beiden Ausdrücke einheitlich und ausschließlich als gleichbedeutend. Die Regierung ist sich selbst aber nicht immer klar darüber gewesen, wie der § 18 aufzufassen sei, denn der Minister hat selbst zugestanden: „Über die Auslegung des § 18 läßt sich streiten[1]." Ferner ist im Jahre 1911 regierungsseitig erklärt worden, durch den § 18 werde nur „die Verpflichtung zur Einführung des Schleppmonopols auf den im Westen der Monarchie neu herzustellenden Schiffahrtsstraßen" festgelegt[2]. Die spätere Auslegung, daß durch das Kanalgesetz von 1905 für die Verbesserung der südlichen Strecke des Dortmund-Ems-Kanals auch eine Summe von 6 Millionen ausgeworfen sei, läßt die Einrechnung dieses Kanalstückes zu den „neuen" Wasserstraßen als etwas sehr gekünstelt erscheinen. Denn durch eine Verbesserung wird ein bestehender Kanal noch nicht zu einem neuen. Ferner ist von der Regierung gesagt worden, „daß zwar der Wortlaut des Gesetzes (des § 18, Anm. des Verfassers) klar zu sein scheine, in den Kommissionsverhandlungen jedoch Zweifel über die bisherigen Ansichten zum Ausdruck gebracht worden seien[3]". Wenn nach den Worten des Ministers die Regierung sich gebunden fühlte, das Gesetz strikte durchzuführen, so ist das wohl nicht ganz wörtlich zu nehmen, denn die von der Regierung eine zeitlang gehegte Absicht, das Monopol zu verpachten und an Private zu übertragen, verträgt sich nicht gut mit einer wörtlichen Auslegung, wenn einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb vorgeschrieben ist.

Um die juristische Unhaltbarkeit der Regierungsauffassung darzulegen, wurden von den am Dortmund-Ems-Kanal interessierten Kreisen

[1] Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 30.
[2] Drucksache 158 des Hauses der Abgeordneten, Session 1911, S. 57.
[3] Desgleichen S. 58.

Gutachten von hervorragenden Rechtsgelehrten wie Professor Dr. Laband in Straßburg, Justizrat Dr. v. Gordon in Berlin und dem Abgeordneten Schmedding in Münster eingeholt, denen zufolge ein rechtlicher Grund für die Einbeziehung des Dortmund-Ems-Kanals unter den staatlichen Schleppzwang nicht gegeben war, durch das Untersagen der privaten Schleppschiffahrt ein Eingriff in bestehende Rechte vorgenommen wurde und der Bestand der Garantieverpflichtung, welche die Provinz Westfalen seiner Zeit für den Kanal hatte übernehmen müssen, in Frage gestellt wurde, weil durch Änderung des rechtlichen Charakters des Dortmund-Ems-Kanals eine wesentliche Grundlage geändert wurde, auf der die Finanzgemeinschaft aufgebaut war.

Denn um diesen Kanal hatten ebenso schwere und langwierige Kämpfe stattgefunden wie später um den Rhein-Weser-Kanal. Der Dortmund-Ems-Kanal ist schließlich auf Grund eines Kompromisses zwischen den Interessenten und dem Staate geschaffen worden, das ebenso schwerwiegender und bindender Natur ist wie die zwischen den Parteien des Abgeordnetenhauses im Jahre 1905 geschlossene Vereinbarung[1].

Das erwähnte Gutachten des Professors Dr. Laband lautet:

„Der auf Grund des preußischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 bis zum 1. April 1914 fertigzustellende Kanal vom Rhein zur Weser mit Anschluß nach Hannover benutzt auf der Zwischenstrecke von Herne nach Bevergern den Dortmund-Ems-Kanal. Durch diese Mitbenutzung des Kanals wird die Strecke von Herne bis Bevergern zwar ein Teil des Wasserweges vom Rhein nach Hannover, aber keineswegs ein Teil des neuen Kanals vom Rhein zur Weser und nach Hannover. Die Kanalstrecke von Herne bis Bevergern ist daher im Sinne des Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 kein neuer, sondern ein alter Kanal, und die in diesem Gesetze für die neu herzustellenden Kanäle enthaltenen Vorschriften können auf diese bereits seit vielen Jahren bestehende Strecke keine Anwendung finden.

[1] „Der durch das besondere Gesetz von 1886 geschaffene Dortmund-Ems-Kanal ist ein selbständiges Rechts- und Staatsobjekt, das nicht einfach im Wege der Interpretation oder Subsumierung unter den § 18 für einen integrierenden und durch alle Bestimmungen des Wasserstraßengesetzes von 1905 getroffenen Teil des Rhein-Weser-Kanals hingestellt werden kann." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 18.

Der einheitliche staatliche Schleppbetrieb auf dem Wege vom Rhein zur Weser wird in keiner Weise dadurch gehindert, daß auf der Strecke von Herne nach Bevergern außer den staatlichen Schleppzügen auch Schleppzüge anderer Schiffahrtsunternehmen sich bewegen. Es besteht daher weder ein Recht noch ein begründetes Interesse der Kanalverwaltung, den Privat-Schleppbetrieb auf der Schiffahrtstraße Dortmund (Herne) nach den Emshäfen und vice versa in der mitbenutzten Strecke auszuschließen, da er der einheitlichen staatlichen Schleppschiffahrt vom Rhein zur Weser nicht hinderlich ist.

Der Kanal von Dortmund nach den Emshäfen ist ein selbständiger, vor der Herstellung des Rhein-Weser-Kanals längst vorhanden gewesener Kanal und das Stück von Dortmund bis zur Vereinigung mit der von Herne kommenden Kanallinie ein integrierender Bestandteil dieses älteren Kanals.

Den Dortmund-Emshäfen-Kanal oder irgendeinen Teil desselben für einen Zweigkanal des neu herzustellenden Rhein-Weser-Kanals zu erklären, ist eine kühne Entstellung des Sinnes und Wortlautes des § 18 des Gesetzes von 1905, und die Berufung auf die Einheitlichkeit des staatlichen Schleppbetriebes ein schlecht ersonnener Vorwand, um den Privatschleppbetrieb auf dem Kanal zwischen Dortmund und den Emshäfen zu unterdrücken.

Der Betrieb der Schlepperei zwischen Dortmund und den Emshäfen ist wirtschaftlich nur möglich, wenn er sich auf den ganzen Kanal erstrecken kann. Die Durchführung des staatlichen Monopols auf der Strecke Herne (Dortmund) bis Bevergern würde also die notwendige Folge haben, die Privatschleppschiffahrt auf dem ganzen Kanal auszuschließen.

Der selbständige gewerbliche Schiffahrtsbetrieb mit Dampfschiffen ist ebensowenig wie die Schleppschiffahrt auf der Teilstrecke Bevergern—Emshäfen wirtschaftlich rentabel und daher unmöglich.

Da der § 18 des genannten Wasserstraßengesetzes sich nur auf die herzustellenden Kanäle, dagegen nicht auf den bereits seit 1898 im Betriebe befindlichen Dortmund-Ems-Kanal bezieht und die Schleppschiffahrt auf demselben dem staatlichen Monopol nicht unterwirft, so kann auch ein zur Ausführung dieses Gesetzes ergehendes Gesetz (das vorliegende Schleppmonopolgesetz) keine Bestimmung für die Einrichtung des Schleppmonopols auf diesem Kanal und ebensowenig Regeln über

die besondere Genehmigung zur Befahrung dieses Kanals durch Schiffe mit eigener Kraft geben.

Die Einführung des Schleppmonopols und der Konzessionspflicht für den Betrieb der Schiffahrt mit Dampfschiffen ist mit der Gewerbeordnung unvereinbar. Die Freiheit dieses Gewerbebetriebes kann daher durch Landesgesetz nicht ausgeschlossen und keinen anderen Beschränkungen unterworfen werden als den in den Reichsgesetzen zugelassenen. Nach diesen reichsgesetzlichen Vorschriften kann der preußische Fiskus das Monopol des Schleppschiffahrtsgewerbes auf dem bereits dem öffentlichen Verkehr übergebenen Dortmund-Ems-Kanal nicht erwerben und die Schiffe mit eigener Kraft dem Konzessionszwange nicht unterwerfen.

Wenn man dagegen der Ansicht ist, daß der preußische Gesetzgeber befugt sei, auf seinen, dem öffentlichen Verkehr übergebenen Kanälen das Schleppschiffmonopol und den Konzessionszwang für den Dampfschiffbetrieb kraft seines Eigentumsrechtes einzuführen, und wenn er von dieser Befugnis hinsichtlich des Dortmund-Ems-Kanals Gebrauch machen würde, so würden diejenigen Gewerbetreibenden, denen dadurch die Fortsetzung ihres Gewerbebetriebes unmöglich gemacht oder beschränkt werden würde, den Anspruch auf Schadloshaltung haben[1]."

Das Stück Dortmund — Bevergern hatte vor dem Bau des Rhein-Weser-Kanals die Qualität, ein Teil des Dortmund-Ems-Kanals zu sein, welcher unter ganz bestimmten Voraussetzungen zwischen der Staatsregierung und den Interessenten zustande gekommen ist. Durch das Gesetz vom Jahre 1905 erhielt dieses Stück eine zweite Qualität, denn es wurde auch ein Teil des Rhein-Weser-Kanals, ohne jedoch dadurch seine Eigenschaft als Teil des Dortmund-Ems-Kanals zu verlieren. Für den Rhein-Weser-Kanal mußte ja nach § 18 das Schleppmonopol eingeführt werden, aber es ergibt sich aus dieser Bestimmung, wie schon betont worden ist, durchaus nicht mit zwingender Notwendigkeit, daß auch das Stück in dem Zuge Emden — Dortmund als monopolpflichtig zu betrachten war, wenn auch die Möglichkeit dieser Auslegung nicht zu bestreiten ist. Laband behauptet im ersten Absatz seines Gutachtens, daß der § 18 sich nur auf die neu herzustellenden Kanalstrecken beziehe, und geht in seinen Folgerungen davon aus, führt jedoch den Beweis

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund für das Jahr 1912, S. 21.

hierfür nicht[1]. Das war aber doch gerade der Kernpunkt der ganzen Streitfrage.

Für den Fall, daß der Wortlaut eines Gesetzes einen zweifelfreien Sinn ergibt, ist es ein unbestrittener Grundsatz, daß die wörtliche Auslegung maßgebend ist. Bringt dagegen der Wortlaut des Gesetzes nicht unzweideutig den Willen der gesetzgebenden Faktoren zum Ausdruck, so ist auf die Gesetzesmaterialien zurückzugreifen. Die Verhandlungen in der Kommission ergaben jedoch zur Genüge, daß durchaus keine Einigkeit darüber herrschte, ob die von der Staatsregierung vertretene Auffassung die richtige sei oder nicht[2].

Es war deshalb notwendig, auf die Entstehung des genannten Paragraphen einzugehen. Der zweite Absatz dieses Paragraphen lautete in der vom Berichterstatter Dr. am Zehnhoff vorgeschlagenen Fassung: „Die näheren Bestimmungen hierüber werden einem besonderen Gesetz vorbehalten." Durch den Antrag eines anderen Abgeordneten wurde dieser Satz dahin abgeändert, daß die näheren Bestimmungen „über die Einrichtung des Schleppbetriebes" einem besonderen Gesetz vorbehalten sein sollten! Es kann also keinem Zweifel unterliegen, daß das staatliche Monopol festgelegt werden sollte, so daß im Jahre 1913 nur über die Ausführung des Monopols Bestimmung zu treffen war. Fraglich war dagegen der Geltungsbereich des staatlichen Schleppbetriebes und die Bedeutung des Wortes einheitlich. Der Antragssteller Dr. am Zehnhoff hat in einer Sitzung des Landeswasserstraßenbeirates am 23. März 1912 erklärt, er habe niemals daran gezweifelt, daß auch der Teil von Dortmund bis Bevergern unter das Schleppmonopol einbegriffen werden sollte. Er sagte wörtlich: „Nun ist das allerdings in den Motiven nicht näher ausgeführt. Ich hielt aber den Wortlaut für so klar, daß er der Erläuterung gar nicht bedürfe.

[1] „Wenn er (Laband) dann aber behauptet, daß der § 18 sich nur auf die neu herzustellenden Kanalstrecken bezieht, so ist das eine offensichtliche petitio principii; denn dies ist gerade derjenige Punkt, der bewiesen werden muß, in dem Gutachten wird aber dieser Beweis mit keinem Wort geführt." Kommissar der Justizverwaltung, Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, S. 28.

[2] „Der § 18 läßt keineswegs unzweideutig erkennen, ob die von der Staatsregierung vertretene Auffassung richtig ist oder nicht. Schon die Tatsache, daß für beide Auslegungen von namhaften Autoritäten eingetreten wird, ist ein Anhalt dafür, daß es sich um eine offene Frage handelt." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 11.

Sodann weise ich darauf hin, daß in den Kanalkommissionen von 1899, 1901 und 1904 der Dortmund-Ems-Kanal immer als Stück des Gesamtkanals aufgefaßt worden ist. In dem Gesetze vom 9. Juli 1886 ist der Dortmund-Ems-Kanal bereits als Bestandteil eines Kanals vom Rhein nach der Elbe bezeichnet[1].

Andererseits erklärte derselbe Abgeordnete im Wasserstraßenbeirat: „Allerdings bin ich nicht der Ansicht, daß alles das, was im § 18 steht, so unabänderlich wäre, daß daran die Entwicklung nichts machen könne, daß der Satz hier zuträfe: fiat justitia, pereat mundus[2]."

Um ein Urteil über den Geltungsbereich des Monopols zu gewinnen ist zu bedenken, daß die Einfügung des genannten Paragraphen in der Absicht geschehen war, die Bedenken der Kanalfeinde durch die Einführung des Schleppmonopols zu beseitigen, um auf diese Weise die Bewilligung der neuen Wasserstraßen zu erreichen. Mit den bereits bestehenden Kanälen dagegen hat das Monopol als Ausgleichsobjekt wohl wenig zu tun[3]. Es ist deshalb die Forderung wohl berechtigt, daß die Fassung des genannten Paragraphen es deutlich hätte zum Ausdruck bringen müssen, wenn die Einbeziehung des Dortmund-Ems-Kanals geplant gewesen wäre[4], um so mehr, als ein Abgeordneter die Frage gestellt hat, wie es mit der Strecke Dortmund—Bevergern gehalten werden solle, mit dem Hinweis, daß nach dem Kommissionsbeschluß das Monopol nur für die neuen Strecken vorgesehen sei. Dieser Bemerkung ist auch nicht widersprochen worden[5].

Im Hinblick auf die Einheitlichkeit des Schleppbetriebes ist zu bemerken, daß im Jahre 1904 an die Einführung der elektrischen Treidelei

[1] Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 15.

[2] Daselbst S. 21.

[3] „Der Zweck des § 18 ist lediglich der gewesen, für den neuen Verkehr und die neuen Schiffahrtsstraßen den staatlichen Schleppbetrieb einzuführen." Drucksache 855 A des Hauses der Abgeordneten, S. 11.

[4] „Es kann nicht zweifelhaft sein, daß das Schleppmonopol für die alten Kanalstraßen nur dann Geltung haben könnte, wenn das — sei es im Gesetz oder im Laufe der Beratungen — ausdrücklich als die Absicht des Gesetzgebers bezeichnet worden ist." Drucksache 855 A, S. 13. — „Insbesondere kann nicht zugegeben werden, daß der § 18 sich auch formal auf die Strecke Herne—Dortmund bis Bevergern bezieht, das würde nur dann der Fall sein, wenn das in dem § 18 verbal und formal ausdrücklich bestimmt wäre." Drucksache 855 A, S. 18.

[5] Nr. 855 A, S. 31, Haus der Abgeordneten, 1912/13.

gedacht worden war, welche ein Nebeneinanderbestehen des staatlichen und privaten Betriebes vielleicht ausgeschlossen hätte. Da aber die Anlagekosten für die elektrische Schleppart sehr hoch sind und außerdem zur Zeit der Beratung des Monopolgesetzes ihre Zweckmäßigkeit noch nicht genügend ausprobiert war und die Erfahrungen, welche auf dem Teltow-Kanal mit diesem System gemacht worden waren, nicht gerade zu einem neuen Versuch ermunterten, so beabsichtigte die Staatsregierung nicht, die elektrische Treidelei einzuführen. Damit war aber ein wichtiger Grund für das Monopol fortgefallen, denn solange der Staat mit Schleppern arbeitet wie der Privatbetrieb, liegt von der technischen Seite her kaum Veranlassung vor, den Privatbetrieb auszuschließen. Auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal bestehen auch beide Betriebsarten nebeneinander[1], ohne daß dieser Zustand zu Unzuträglichkeiten geführt hat. Der Minister hielt es allerdings für undenkbar, daß es bei einer Verkehrssteigerung, die nach den Berechnungen der Staatsregierung auf dem südlichen Teil des Dortmund-Ems-Kanals im 6. Betriebsjahre nach Einführung des Schleppmonopols 320 Millionen Tonnenkilometer erreichen würde, technisch möglich und nützlich sein werde, zwei Betriebsarten nebeneinander bestehen zu lassen[2]. Zu einem entgegengesetzten Ergebnis kam Professor Flamm von der technischen Hochschule in Charlottenburg, der in seinem Gutachten ausführt, „daß ein staatlicher Monopolbetrieb der mechanischen Schlepperei, insbesondere auch in der Form der elektrischen Treidelei für die Strecke Herne—Bevergern des Dortmund-Ems-Kanals die Fortdauer der jetzigen freien Schiffahrt und Schlepperei absolut nicht ausschließt, daß es vielmehr als eine technisch durch nichts begründete und gerechtfertigte Maßnahme bezeichnet werden müßte, wenn man den freien Verkehr zugunsten des Monopolverkehrs beseitigen wollte, und daß das Fortbestehen dieser

[1] „Der Schleppverkehr auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal ist ein doppelter, einmal der staatliche Verkehr, der Verkehr mit den Staatsdampfern, und dann der Verkehr mit den Privatdampfern. Dieser Verkehr geht sehr gut nebeneinander her." Großadmiral v. Köster im Preußischen Herrenhaus, Sitzung am 12. März 1913.

[2] „Darin, daß auf die Dauer die Zulassung der privaten Schlepperei neben dem staatlichen Schleppbetriebe auf der Straße Herne—Bevergern unerträglich ist, muß ich festhalten." Drucksache 855 A, S. 26. — „Ich muß der Befürchtung Ausdruck geben, daß, wenn auf die Dauer ein Teil des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal in privaten Händen bleiben würde, unleidliche Verhältnisse sich entwickeln würden." Drucksache 855 A, S. 12.

freien Schiffahrt dem Dortmund-Ems-Kanal gegenüber den Transportbedürfnissen diejenige Elastizität bewahrt, deren er im Hinblick auf die scharfe ausländische Konkurrenz auf das dringendste bedarf[1]".

Verschiedene Abgeordnete, die schon 1904 dem Hause angehört hatten, bemerkten, daß sie damals einmütig der Ansicht gewesen seien, die Strecke Dortmund—Bevergern solle ebenfalls unter das Monopol fallen, während andere Volksvertreter, die ebenfalls schon zu jener Zeit Mitglieder des Parlamentes gewesen waren, erklärten, daß sie nicht an diese Möglichkeit gedacht hätten, als sie dem § 18 ihre Zustimmung gaben. Da also ein Dissens unter den Vätern des Gesetzes bestanden hatte, war der Gesetzgeber nun berechtigt und verpflichtet, nach eigenem Ermessen über die Ausdehnung des Schleppmonopols auf den Dortmund-Ems-Kanal zu entscheiden[2]. Der in der 22. Kommission des Abgeordnetenhauses betreffend das Schleppmonopol gefaßte Beschluß lautete: „Fahrzeuge, die nicht von Menschen oder Tieren getreidelt werden oder nicht mit eigener Kraft fahren, dürfen auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal nur mit der vom Staate vorzuhaltenden Schleppkraft fortbewegt werden. Fahrzeuge, die lediglich den Dortmund-Ems-Kanal benutzen, unterliegen dieser Beschränkung nicht[3]." Das Plenum des Abgeordnetenhauses hob jedoch diese Einschränkung wieder auf und bestimmte statt dessen in Anlehnung an die schon von der Staatsregierung in der Begründung des Gesetzentwurfes für die Strecke Herne—Bevergern in Aussicht gestellte Möglichkeit einer Übergangszeit von 10 Jahren: „Fahrzeuge, die lediglich den Dortmund-Ems-Kanal benutzen, sind in den ersten 15 Jahren seit Inbetriebnahme des Rhein-Weser-Kanals von dem staatlichen Schleppbetriebe freizulassen. Nach Ablauf dieser Zeit oder wenn eine zusammengefaßte mechanische Schleppeinrichtung eingeführt wird, die ein Nebeneinanderbestehen des staatlichen und privaten Schleppzuges unmöglich macht, kann durch Königliche Verordnung der staatliche Schleppbetrieb eingeführt werden. In diesem Falle wird die Frage einer etwaigen Entschädigung einem besonderen Gesetze vorbehalten[4]."

[1] Bericht der Handelskammer zu Dortmund für das Jahr 1912, S. 22.

[2] „Was der Gesetzgeber von 1905 beabsichtigt hatte, kann also ausscheiden, da eine Einmütigkeit hinsichtlich dieser Frage nicht bestanden hatte." Drucks. 855 A, S. 16.

[3] Drucksache 855 B, Anlage 1 des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 2.

[4] Drucksache Nr. 911 des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 2.

Um zu verhindern, daß das Schleppmonopolgesetz durch ausgiebige Benutzung von Selbstfahrern umgangen würde, erfolgte im § 2 die Vorschrift: „Fahrzeuge mit eigener Triebkraft dürfen die Wasserstraßen, soweit diese dem staatlichen Schleppmonopol unterliegen, nur mit besonderer Genehmigung der Kanalverwaltung befahren. Diese Genehmigung ist für das einzelne Schiff widerruflich zu erteilen[1]."

In der Absicht, das Gesetz im Herrenhause noch zu Fall zu bringen, spannten die Kanalfreunde noch einmal alle Kräfte an. Aber trotzdem einflußreiche Herrenhausmitglieder wie Fürst zu Salm-Horstmar, Herzog von Arenberg, Graf und Marquis von und zu Hoensbroech, Großadmiral von Koester, Dr. Krupp von Bohlen und Halbach, Geh. Regierungsrat Holle u. a. für die Freilassung des Dortmund-Ems-Kanals eintraten, stimmte das preußische Herrenhaus im wesentlichen infolge der dringenden Bitte des Ministers, den glücklich beigelegten Kanalstreit nicht wieder auszugraben, den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses bei.

VIII. Staatliche und private Schleppkosten.

Bei der Beratung im preußischen Landtage über den § 18 des Wasserstraßengesetzes war von den Gegnern des Monopols behauptet worden, daß es verkehrsfeindlich wirken würde. Dagegen hob der Minister hervor, daß der Staat, der im Dortmund-Ems-Kanal 83,5 Millionen investiert, ferner für den Hafen Emden fast 40 Millionen, für die Begradigung der Ems 3,3 Millionen und für die untere Ems 40 Millionen aufgewendet habe, selbst lebhaftes Interesse daran hätte, die Benutzung dieser kostspieligen Wasserstraßen nicht durch unzweckmäßige Festsetzung der Tarife zu erschweren oder gar unmöglich zu machen[2]. Wenn sich der staatliche Betrieb aber teurer stellt als der private, und daß das der Fall ist, geht aus der nachfolgenden Gegenüberstellung der Selbstkosten hervor, so kann die Einwirkung auf die Frachtkosten nicht ausbleiben. Eine weitere Transportverteuerung tritt ein, wenn der Staat zur Bewältigung seiner Aufgabe längere Zeit braucht als der Privatbetrieb. Daß die Befürchtung, das Schleppmonopol werde eine Ver-

[1] Drucksache Nr. 911 des Hauses der Abgeordneten, S. 2.

[2] Drucksache 855 A, 1912/13, des Hauses der Abgeordneten, S. 135.

[Verz]ögerung der Fahrzeit mit sich bringen, berechtigt gewesen ist, zeigen inzwischen gesammelte Erfahrungen. Nach einer Berechnung, die als durchaus zuverlässig anzusehen ist, betrug die durchschnittliche Verzögerung bei den vom Staate geschleppten Schiffen nicht weniger als zwei Tage[1].

Die Schlepplohngebühr, die auf dem Dortmund-Ems-Kanal geplant und auf dem Rhein-Weser-Kanal zur Anwendung gekommen ist, setzt sich rechnerisch aus zwei Teilen zusammen. Maßgebend ist nämlich außer der Länge des zurückgelegten Weges die Tragfähigkeit einerseits und die Ladung des Schiffes hinsichtlich Gewicht und Art der Ware andererseits.

Der erste Teil, der Tragfähigkeitssatz, wird ermittelt aus der Tragfähigkeit des Schiffes, der Länge der Strecke und einer festen Gebühr, welche nach dem Entwurf betragen sollte

bei dem vorhandenen Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal	9 Pfg.
„ „ westlichen „ „ „ Rhein-Herne-Kanal	18 „
„ „ übrigen neuen „	9 „

für ein Tonnenkilometer.

Der zweite Teil besteht aus einem Zuschlag zur Kanalabgabe in Höhe von

10% beim westlichen und östlichen Verkehr auf den neuen Wasserstraßen
60% beim vorhandenen Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal.

Die Berechnung des Schlepplohnes sei an folgendem Beispiel gezeigt[2].

Ein 950 Tonnen-Kahn, beladen mit 750 t Kohle oder Erz, würde an Schlepplohn auf der Strecke Dortmund — Bevergern zu zahlen haben:

1. Tragfähigkeitssatz.

950 · 0,09 · 110 (die Entfernung beträgt 110 km) . . = M. 94,10

2. Zuschlag zur Kanalabgabe.

Die Kanalabgabe für Kohlen oder Erze, die in Klasse V mit 0,05 Pfennig für 1 Tonnenkilometer stehen, beträgt 750 · 0,05 · 110 = M. 41,25. Hiervon 60% . . . = „ 24,80

M. 118,90

[1] Laut privater Mitteilung.
[2] Jahresbericht der Handelskammer zu Dortmund, 1912, S. 26.

Für diesen Betrag sind 750 Tonnen 110 km geschleppt worden, der Nutzen, der auf eine Tonne bei einem Transport von einem Kilometer entfällt, beträgt also $\frac{11890 \text{ Pfg.}}{110 \cdot 750} = 0{,}144$ Pfg. für ein Nutztonnenkilometer.

Die Schlepplöhne in den einzelnen Güterklassen für ein Nutztonnenkilometer sind in der Begründung des Gesetzentwurfes wie folgt angegeben[1]:

Dortmund-Ems-Kanal

Klasse I	0,32 Pfg.
„ II	0,28 „
„ III	0,23 „
„ IV	0,19 „
„ V	0,14 „

Westlicher Verkehr

Klasse I	0,50 Pfg.
„ II	0,48 „
„ III	0,45 „
„ IV	0,43 „
„ V	0,40 „

Östlicher Verkehr

Klasse I	0,25 Pfg.
„ II	0,24 „
„ III	0,23 „
„ IV	0,21 „
„ V	0,20 „

Der Schlepplohn für ein Nutztonnenkilometer für Güter der Klasse V stellt sich also beim Dortmund-Ems-Kanal nach der Begründung auf 0,14 Pfg., nach obigem Beispiel auf 0,144 Pfg. Dieser Unterschied von 0,004 Pfg. ist aber kein Beweis für die Unrichtigkeit einer der beiden Berechnungen, denn das Ergebnis muß selbst bei Kähnen von gleicher Tragfähigkeit je nach der Höhe der tatsächlichen Beladung schwanken. Um Durchschnittszahlen, wie sie die Begründung des Gesetzentwurfes ja gibt, zu berechnen, muß man daher auch eine durch-

[1] Seite 14.

schnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit annehmen. Dadurch kommt ein unsicheres Moment in die Berechnung hinein. Für den schon bestehenden Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal dürften einigermaßen sichere Unterlagen für die Ermittlung der mittleren Tragfähigkeitsausnutzung vorhanden gewesen sein, die Berechnung für die neuen Wasserstraßen ließ sich wohl kaum anders vornehmen, als daß auf den gleichen Grundlagen aufgebaut wurde.

Um die von der Regierung gegebenen Zahlen zu prüfen, kann man nicht, wie es die Dortmunder Handelskammer macht, zwei Beispiele aufstellen und dann mit diesen Ergebnissen beweisen wollen. Da es sich in der Zusammenstellung auf S. 77 um Durchschnittszahlen handelt, werden sich sehr viele Beispiele bilden oder finden lassen, bei denen der Schlepplohn für ein Nutztonnenkilometer im Vergleich zu den in der Begründung angegebenen Sätzen als zu hoch, aber auch andere, bei denen er als zu niedrig erscheint. Die von der Regierung gegebenen Zahlen sind insofern ungenau, als die dritten Stellen nach dem Komma einfach fortgelassen sind. Bei der Güterklasse V beträgt dieser Unterschied 0,0025 Pfg. für ein Nutztonnenkilometer, was aus folgender Berechnung hervorgeht:

Bei einer Tragfähigkeitsausnutzung von 80%, wie sie von der Regierung für den vorhandenen Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal angenommen worden ist, beträgt der durchschnittliche Schlepplohn der Güterklasse V für ein Nutztonnenkilometer beim Transport von 1 km

1. Tragfähigkeitssatz:

$1 \cdot 0{,}09 \cdot 1$ . . . . = 0,09 Pfg.

2. Zuschlag zur Kanalabgabe:

Kanalabgabe $0{,}8 \cdot 0{,}05 \cdot 1 = 0{,}04$ Pfg. davon 60% . = 0,024 „

zusammen **0,014 Pfg.**

also Nutztonnenkilometer $\frac{0{,}114}{1 \cdot 0{,}8} = 0{,}1425$ Pfg.[1]

Dieser Bruchteil eines Pfennigs ist aber nicht so unwesentlich, wie es auf den ersten Blick scheinen mag, denn bei einem Frachtverkehr von rund 300000 Tonnenkilometer auf der Strecke Dortmund—Bevergern,

[1] Vergleiche Beispiel auf S. 76.

wie ihn die Dortmunder Handelskammer annimmt[1], würde dieser geringfügige Unterschied schon 7500 M. ausmachen.

Die Ermittlung des Nutztonnenkilometers ist aber nicht Selbstzweck, sondern dient dazu, durch Vergleich der gefundenen Zahlen mit den Selbstkosten den mit dem staatlichen Schleppbetrieb verbundenen Überschuß oder Verlust festzustellen. Zuvor muß jedoch aus dem für die einzelnen Güterklassen berechneten durchschnittlichen Schlepplohn für ein Nutztonnenkilometer der Durchschnittssatz für den ganzen Verkehr auf je einer und darauf auf allen in Betracht kommenden Wasserstraßen zusammen berechnet werden, wobei die Beteiligung der einzelnen Güterklassen am Gesamtverkehr Berücksichtigung fordert. Für den Dortmund-Ems-Kanal konnten die Zahlen des letzten Jahres oder der letzten Jahre als Unterlage dienen, bei den erst zu bauenden Wasserstraßen aber konnte es sich nur um mehr oder weniger willkürliche Schätzungen handeln.

Nach der Begründung beträgt der durchschnittliche Schlepplohn für ein Nutztonnenkilometer

beim westlichen Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal .	0,4175 Pfg.
bei dem übrigen Verkehr	0,2088 „
bei dem vorhandenen Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal	0,1725 „

Nach einer von der Regierung aufgestellten Berechnung der Verkehrsentwicklung werden im sechsten Betriebsjahre voraussichtlich geleistet

auf dem westlichen Teil des Rhein-Weser-Kanals . .	202000000
„ „ Dortmund-Ems-Kanal	175000000
„ den übrigen Kanälen	738000000

Tonnenkilometer oder 18 bezw. 16 bezw. 66 vom Hundert.

Auf der Grundlage dieser vorhergehenden Berechnungen ist dann der durchschnittliche Schlepplohn für alle drei Kanalstrecken wie folgt ermittelt:

$18 \cdot 0{,}4175 = 7{,}515$ Pfg.
$16 \cdot 0{,}1725 = 2{,}760$ „
$66 \cdot 0{,}2088 = 13{,}7808$ „

24,0558 Pfg.,

er beträgt also für ein Nutztonnenkilometer rund **0,24 Pfg.**

[1] Bericht der Handelskammer zu Dortmund für 1912, S. 26.

Es ist jedoch bei der Verwertung dieser Zahl zu berücksichtigen, daß vorstehende Berechnung in noch höherem Maße, als es im allgemeinen bei Vorkalkulationen der Fall zu sein pflegt, aus den erwähnten Gründen auf schwankendem Boden steht.

Der Satz von 0,24 Pfg. übersteigt weit die privaten Schleppkosten, trotzdem aber werden nach der vom Staate vorgelegten Selbstkostenberechnung seine Unkosten wenigstens während der ersten fünf Jahre noch nicht gedeckt, erst vom sechsten Betriebsjahre ab ist ein bescheidener Überschuß zu erwarten. In der Begründung heißt es[1]: „Alsdann (im sechsten Betriebsjahre) werden die staatlichen Selbstkosten des Schleppbetriebes durchschnittlich 0,23 Pfg. für ein Tonnenkilometer betragen. Hiernach wird, im ganzen genommen, neben der Deckung sämtlicher Unkosten einschließlich Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals allmählich ein geringer Gewinn erzielt werden."

Bei der Berechnung der Selbstkosten mußte berücksichtigt werden, daß gemäß dem Gesetz der Massennutzung mit der Verkehrsentwicklung die für das Tonnenkilometer zu ermittelnden Sätze sich ändern. Das ist bekanntlich darauf zurückzuführen, daß die sogenannten „fixen" Kosten durch eine größere Leistung nicht berührt werden, während die „proportionalen" Kosten mit der Verkehrssteigerung wachsen, wenn auch nicht immer in demselben Verhältnis. Es wurde deshalb zu ermitteln versucht, wie groß der Verkehr im ersten, sechsten und elften Betriebsjahre sein wird. In der folgenden Berechnung ist dieser Verkehr des ersten, bezw. sechsten, bezw. elften Jahres mit Verkehr A, B und C bezeichnet. Siehe Tabelle S. 81.

Die in dieser nach kameralistischen Gesichtspunkten aufgemachten Berechnung dargestellten Selbstkosten setzen sich aus den laufenden Betriebskosten sowie der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zusammen.

Die gesamten Anlagekosten betragen mithin beim Verkehr

A	B	C
M. 5610000	M. 7180000	M. 9900000

[1] Seite 14.

Die Anlagekosten auf den westlichen und östlichen Wasserstraßen.

Die Anlagekosten betragen:

	Verkehr A Mark	Verkehr B Mark	Verkehr C Mark
I. auf den westlichen Wasserstraßen für			
1. Schleppdampfer	2800000	3480000	5120000
2. Bauhof in Herne	570000	600000	600000
3. Betriebswerkstätten	—	60000	180000
4. Dienstboote	64000	64000	64000
5. Fernsprechleitung und Anschlüsse	82500	82500	123000
6. Dienst- und Wohngebäude	125000	125000	250000
7. Bauleitung, Versuche und Insgemein unter Berücksichtigung entstehender Rückeinnahmen etwa 10 oder 8 v. H. der Pos. 1—6	368500	388500	463000
	4010000	**4800000**	**6800000**
II. auf den östlichen Wasserstraßen für			
1. Schleppdampfer	888000	1560000	2080000
2. Bauhof in Minden	370000	400000	400000
3. Betriebswerkstätten	—	50000	100000
4. Dienstboote	32000	32000	32000
5. Fernsprechleitung und Anschlüsse	81000	81000	81000
6. Dienst- und Wohngebäude	75000	75000	150000
7. Bauleitung, Versuche und Insgemein unter Berücksichtigung entstehender Rückeinnahmen etwa 10 oder 8 v. H der Pos. 1—6	162000	182000	257000
	1600000	**2380000**	**3100000**

Für die Betriebskosten waren folgende Gesichtspunkte maßgebend[1]:

Für die Zahl und Art der erforderlichen Beamten wurden Annahmen gemacht, die im allgemeinen auch dem späteren Bedarf ent-

[1] Drucksache Nr. 625 des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 4925.

sprechen dürften, wennschon endgültige Bestimmungen naturgemäß noch nicht getroffen werden konnten. Die Gehälter der höheren Maschinenbaubeamten sind in voller Höhe zu Lasten des Schleppbetriebes eingesetzt. Die für die Bauverwaltung erforderlichen Beamten und die Bauarbeiter werden aus den für die Unterhaltung der Betriebsmittel angesetzten Unterhaltungskosten besoldet. Für die Einziehung der Schleppgebühren, die zugleich mit den Kanalabgaben erhoben werden, ist ein Betrag von 1 vom Hundert der gesamten Betriebskosten angenommen. Zum Ausgleich der nicht besonders aufgeführten persönlichen und sachlichen Unkosten, wie vermehrte Miete, Bürobedürfnisse und dergleichen ist unter der Position „Sonstige Verwaltungskosten" ein hinreichender Betrag vorgesehen.

Die Kohlenkosten sind in folgender Weise ermittelt:

Für die Beförderung von 1200 t Nutzlast mit 5 km Grundgeschwindigkeit sind 120 PS erforderlich; ein Tonnenkilometer benötigt also $\frac{120}{1200 \cdot 5} = 0{,}02$ PSi/Stunden. Mit Rücksicht darauf, daß bei ungünstigem Verhältnis von Nutzlast und Bruttolast die Maschinenleistung für den Nutztonnenkilometer ansteigt, ferner mit Rücksicht auf die Leerfahrten und das Anheizen sei mit einem Kohlenverbrauch von [illegible],5 kg /PSi/ Stunde statt theoretisch 1 bis 1,15 kg gerechnet.

Der Kohlenpreis ist mit 13 M. für die Tonne für den Westen und mit 15 M. pro Tonne für den Osten so angesetzt, daß der durchschnittliche Preis 13,50 M. für die Tonne frei Bord Schleppdampfer beträgt.

Die Schmiermaterialkosten sind mit 20 vom Hundert der Kohlenkosten angesetzt.

Für Pensionen der Beamten sind 25 vom Hundert der Gehälter, für Krankenkasse, Invalidenversicherung und Arbeiterpensionsfonds 10 vom Hundert der Löhne gerechnet. Die Schiffsbemannung wird durch Angestellte in Monatslohn gebildet. Je ein Schiffsführer oder Maschinist einer ständigen Mannschaft sind angestellte Beamte.

Für Verzinsung des Anlagekapitals der Wohngebäude sind mit Rücksicht auf die Ersparung des Wohnungsgeldzuschusses oder die Mieteinnahmen nur etwa 2 vom Hundert aufzubringen.

Die Verzinsung, Abschreibung und Unterhaltung der Werkstättenanlagen ist in den Unterhaltungskosten der Dampfer enthalten.

Betriebskostenaufstellung.

	Verkehr A Mark	Verkehr B Mark	Verkehr C Mark
I. Westliche Wasserstraßen.			
1. Verwaltungskosten und Löhne:			
a) 1 Regierungs- und Baurat mit dem vollen Gehalt (4200 bis 7200)	5700	5700	5700
b) 1 Regierungsbausekretär (2100 bis 4500)	3300	3300	3300
c) 2 Kanzlisten (1650 bis 3000)	4650	4650	4650
d) 2 Maschinenbauamtsvorstände mit dem vollen Gehalt (3000 bis 7200)	10200	10200	10200
e) 2 Bausekretäre (1800 bis 3600)	5400	5400	5400
f) 2 Schreibgehilfen einschließl. 10 v. H. Lohnzuschlag . .	2640	2640	2640
g) 2 (3) Wasserbauwarte (1650 bis 3300)	4950	4950	7425
h) Wohnungsgeldzuschüsse der Beamten unter a bis e und g	6500	6500	7100
i) Pensionen der Beamten rund 25 v. H. der Gehälter und Wohnungsgeldzuschüsse . .	10200	10200	10975
k) Schiffsbemannungen einschl. 10 v. H. Aufschlag auf die Löhne	302050	505220	755260
l) Sonstige Verwaltungskosten etwa 15 v. H. von a bis k bei Verkehr A und B und etwa 13 v. H. bei Verkehr C	53310	83240	107350
Übertrag	408900	642000	920000

	Verkehr A Mark	Verkehr B Mark	Verkehr C Mark
Übertrag	408900	642000	920000
2. Kilometergeld einschl. Zuschlag für Leerfahrten für 580000, 1080000 und 1580000 Schiffskilometer zu 6 Pfg. für A und 8 Pfg. für B und C	34800	86400	126400
3. Unterhaltungskosten:			
a) der Schiffe 4 v. H. beim Verkehr A, 4,5 v. H. beim Verkehr B und C	112000	156600	230400
b) der Dienstboote 5 v. H. . .	3200	3200	3200
c) der Fernsprechleitung 2. v. H.	1650	1650	2460
d) der Dienst- und Wohngebäude 1 v. H.	1250	1250	2500
4. Versicherung der Dampfer 1 v. H.	28000	34800	51200
5. Erleuchtung der Schiffe, 190 M. bei A, 330 M. bei B und C	6800	21900	32200
6. Kohlenkosten: für 402000000 Tonnenkilometer, 8040000 PSi/Stunden 12060 t Kohlen zu je 13 M.	156780	—	—
736000000 Tonnenkilometer, 14720000 PSi/Stunden 22000 t Kohlen zu je 13 M.	—	287040	—
1065000000 Tonnenkilometer, 21300000 PSi/Stunden 31950 t Kohlen zu je 13 M.	—	—	415350
7. Schmiermaterialienkosten 20 v. H. der Kohlenkosten rund	31360	57410	83070
Übertrag	784740	1292250	1866780

	Verkehr A Mark	Verkehr B Mark	Verkehr C Mark
Übertrag	784740	1292250	1866780
8. Abschreibungen vom Neubauwert (ohne Werkstätten)			
a) 6 v. H. auf die Dampfer und Dienstboote	171840	212640	311040
b) 4 v. H. auf die Fernsprechleitungen	3300	3300	4920
c) 2 v. H. auf die Dienst- und Wohngebäude	2500	2500	5000
9. Verzinsung des Anlagekapitals (ohne Werkstätten)			
a) 4 v. H. Zinsen und 1/2 v. H. Tilgung von 3315000 M., 4015000 M. und 5770000 M.	149180	180680	259650
b) 2 v. H. Zinsen und 1/2 v. H. Tilgung des Anlagekapitals der Dienst- und Wohngebäude	3120	3120	6250
10. Schlepplohneinziehung, 1 v. H. der Pos. 1 bis 9	11000	17000	25000
Zusammen	**1125680**	**1711490**	**2478640**
II. Östliche Wasserstraßen.			
1. Verwaltungskosten und Löhne:			
a) 1 Regierungs- und Baurat wie unter I	5700	5700	5700
b) 1 Regierungsbausekretär mit halbem Gehalt	1650	1650	1650
c) 2 Kanzlisten mit halbem Gehalt	2325	2325	2325
d) 1 Maschinenbauamtsvorstand wie unter I	5100	5100	5100
Übertrag	14775	14775	14775

	Verkehr A Mark	Verkehr B Mark	Verkehr C Mark
Übertrag	14775	14775	14775
e) 1 Bausekretär wie unter I .	2700	2700	2700
f) 1 Schreibgehilfe	1320	1320	1320
g) 2 Wasserbauwarte	4950	4950	4950
h) Wohnungsgeldzuschüsse der Beamten	5030	5030	5030
i) Pensionen der Beamten . .	6865	6865	6865
k) Schiffsbemannung einschließl. 10 v. H. Aufschlag auf die Löhne	89500	227250	299880
l) Sonstige Verwaltungskosten etwa 15 v. H. von a bis k bei Verkehr A und B und etwa 13 v. H. bei Verkehr C	20020	39430	45480
2. Kilometergeld einschl. Zuschlag für Leerfahrten für 230000, 570000 und 760000 Schiffskilometer zu je 6 für A und 8 Pfg. für B und C	13800	45600	60800
3. Unterhaltungskosten			
a) der Schiffe 4 v. H. beim Verkehr A; 4,5 v. H. beim Verkehr B und C	35200	70200	93600
b) der Dienstboote 5 v. H. . .	1600	1600	1600
c) der Fernsprechleitung 2 v. H.	1620	1620	1620
d) der Dienst- und Wohngebäude 1 v. H.	750	750	1500
4. Versicherung der Dampfer 1 v. H.	8800	15600	20800
5. Erleuchtung der Schiffe 190 M. bei A, 330 M. bei B und C .	2700	11600	15500
Übertrag	209630	449290	576420

	Verkehr A Mark	Verkehr B Mark	Verkehr C Mark
Übertrag	209630	449290	576420
6. Kohlenkosten: für			
152000000 Tonnenkilometer, 3040000 PSi/Stunden 4560 t Kohlen zu je 15 M.	68400	—	—
379000000 Tonnenkilometer, 7580000 PSi/Stunden 11370 t Kohlen zu je 15 M. rund . .	—	170550	—
508000000 Tonnenkilometer, 10160000 PSi/Stdn. 15240000 Tonnen Kohlen zu je 15 M. .	—	—	228600
7. Schmiermaterialienkosten rund 20 v. H. der Kohlenkosten . .	13680	34110	45720
8. Abschreibung vom Neubauwert (ohne Werkstätten)			
a) 6 v. H. auf die Dampfer und Dienstboote	54720	95520	126720
b) 4 v. H. auf die Fernsprechleitungen	3240	3240	3240
c) 2 v. H. auf die Dienst- und Wohngebäude	1500	1500	3000
9. Verzinsung des Anlagekapitals (ohne Werkstätten)			
a) 4 v. H. Zinsen und $^1/_2$ v. H. Tilgung von 1155000 M., 1855000 M., 2450000 M.	51980	83480	110250
b) 2 v. H. Zinsen und $^1/_2$ v. H. Tilgung des Anlagekapitals der Dienst- und Wohngebäude	1870	1870	3750
10. Schlepplohneinziehung 1 v. H. von Pos. 1 bis 9 rnnd . . .	4000	8000	11000
Zusammen	**409020**	**847560**	**1108700**

Die Gesamtbetriebskosten auf dem Rhein-Weser-Kanal (I und II) sind also bei Verkehr.

A	B	C
M. 534700	M. 2559050	M. 3587340
je Tonnenkilometer in Pfennigen		
0,277	0,230	0,228

Es betragen also die Betriebskosten einschließlich Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals
im ersten Betriebsjahre (Verkehr A) . . 0,277 Pfg./Tonnenkilometer
„ sechsten „ („ B) . . 0,230 Pfg./Tonnenkilometer
„ elften „ („ C) . . 0,228 Pfg./Tonnenkilometer

Die Aussichten auf ein weiteres Sinken der Selbstkosten sind als schlecht zu bezeichnen, da die Regierung in dem Entwurf sagt, daß ein weiteres Hinabgehen mit Sicherheit nur für den Fall zu erwarten sei, daß das Anwachsen der Transportmengen eine höhere als eine 60%ige Ausnutzung der Schiffsgefäße ermögliche.

Als Beispiel für die Höhe der privaten Schleppkosten ist eine Berechnung der größten Schiffahrtsunternehmung auf dem Dortmund-Ems-Kanal, der schon verschiedentlich erwähnten Westfälischen Transport-Aktien-Gesellschaft gewählt worden[1]. Im Jahre 1911 hat diese Gesellschaft mit $11^1/_2$ eigenen und 14 gemieteten Dampfern, mit eigenen und gemieteten Schiffen 1179822 Tonnen befördert und hiermit 311304582 Tonnenkilometer geschleppt. Die Ausgaben hierfür betrugen für

Schlepplohn für die fremden Dampfer	M. 48151,80
eigene und ständig gemietete Schleppdampfer einschließlich Abschreibung der eigenen Dampfer . .	„ 487571,66
	M. 535723,46
Da aber mit den Dampfern für Schleppen von fremden Fahrzeugen sowie für Hilfeleistungen in Havariefällen Einnahmen in Höhe von	M. 58868,45
erzielt wurden, verminderten sich die Ausgaben auf .	M. 476855,01

Ein Tonnenkilometer kostet also $\frac{476855{,}01}{311304{,}582} = 0{,}1531$ Pfg.

[1] Akten des Schiffahrt-Vereins für den Dortmund-Ems-Kanal.

Hierzu muß noch die Verzinsung für die $11^1/_2$ eigenen Dampfer gerechnet werden; die gemieteten Dampfer jedoch kommen nicht in Betracht, denn der Betrag ist in der gezahlten Miete enthalten. Ein Zuschlag von 0,0069 Pfg., durch den sich der obige Satz auf 0,16 Pfg. für ein Tonnenkilometer erhöht, ergibt für die geschleppten 311304582 Tonnenkilometer die Summe von 21480,02 M., die bei einem Werte von etwa 480000 M. für die Dampfer, der reichlich hoch angesetzt ist, einer Verzinsung von rund $4^1/_2$% entspricht. Die Gesamtschleppkosten der Gesellschaft haben sich also im Jahre 1911 auf

0,16 Pfg. für ein Tonnenkilometer

belaufen, sind also wesentlich niedriger als die staatlichen Selbstkosten. Außerdem sind in diesem Betrage die Schlepplöhne für 40467 Tonnenkilometer Leerfahrten der Kähne, sämtliche Verholkosten für die Kähne in den einzelnen Häfen, Überstunden der Mannschaften für Nachtfahrten, Leerlauf der Dampfer, Nachtfahrten für Kähne und Dampfer, sowie alle besonderen Kosten enthalten, für welche von der Regierung besondere Gebühren erhoben werden.

IX. Verkehrsfeindliche Wirkung des Monopols.

Gegen den staatlichen Schleppbetrieb ist zunächst einzuwenden, daß der Transport durch ihn verteuert wird und trotzdem zum mindesten während der ersten fünf Jahre ein beträchtliches Defizit aus Staatsmitteln zu decken ist[1]. Auf welchen Betrag sich die Unterbilanz bis jetzt beläuft, war aus zuverlässiger Quelle nicht zu erfahren. Das Königliche Schleppamt in Duisburg glaubte auf diese Frage keine Auskunft erteilen zu können, woraus nicht gerade zu folgern ist, daß die Gerüchte über die Höhe des Fehlbetrages übertrieben sind.

[1] „Kommt es sonst im wirtschaftlichen Leben darauf an, mit möglichst geringem Aufwand einen möglichst großen Erfolg zu erzielen, so verfährt der Staat beim Schleppmonopol gerade umgekehrt. Zunächst berechnet er außerordentlich hohe Frachtsätze, wie sie bei freiem Wettbewerb ausgeschlossen wären. Er verteuert dadurch den Verkehr und hemmt dessen Entwicklung . . . Obendrein aber kommt zu allen diesen Schädigungen, wenigstens für die ersten Jahre, ein finanzieller Verlust für die Allgemeinheit in Höhe von jährlich mehr als einer Viertelmillion Mark.“ Die Unterbilanz beim Schleppmonopol, Kölnische Zeitung Nr. 894 vom 6. August 1913.

Wenn auch das Urteil der Kölnischen Zeitung[1], daß das Schleppmonopol „auf dem Prinzip der Unwirtschaftlichkeit aufgebaut sei", wohl als zu vernichtend zu bezeichnen ist, da vom sechsten Betriebsjahre an Deckung der Kosten und ein wenn auch bescheidener Überschuß zu erwarten ist, allerdings unter der Voraussetzung, daß die Annahmen, auf denen die Berechnung beruht, zutreffen, so muß doch gesagt werden, daß diese Hunderttausende hätten gespart werden können, wenn der Staat sich nicht mit dem Schleppmonopol belastet hätte.

Aber abgesehen von dem finanziellen Mißerfolg sprechen noch weitere schwerwiegende Gründe gegen den staatlichen Schleppbetrieb. Die Einführung des Monopols auf der Strecke Herne—Bevergern wird nämlich auch eine Verteuerung des privaten Betriebes auf dem monopolfreien nördlichen Teil verursachen, was auch von der Regierung anerkannt worden ist[2]. Der Selbstkostenberechnung der Westfälischen Transport-Aktien-Gesellschaft liegt die Befahrung des ganzen Kanals zugrunde, während die Benutzung der nördlichen Strecke allein sich viel teurer stellt. Die Gründe für diese Erscheinung liegen darin, daß auf dem monopolfreien Schiffahrtsweg zwischen Bevergern und Meppen zur Überwindung des starken Gefälles zehn Schleusen eingebaut sind, die den Schiffahrtsverkehr sehr verteuern; hingegen ist auf dem südlichen Teil bis Bevergern nur eine Schleuse zu durchfahren. Außerdem bedingt die Strömung, daß auf der Strecke von Meppen bis Emden Dampfer von 240 PS. gegen 120 PS. auf dem oberen Kanal benutzt werden, die sowohl im Betriebe wie auch in der Unterhaltung teurer sind als die kleinen Dampfer. Ferner würde es für die privaten Gesellschaften notwendig sein, in Bevergern Kohlenvorräte aufzuhäufen, die mit staatlichem Schlepper dorthin befördert werden müßten, vielleicht würde sich auch die Anlage von Reparaturwerkstätten dort als unvermeidlich für sie erweisen.

Es geht hieraus hervor, daß die privaten Schleppkosten sich ermäßigen müssen, wenn, wie bei dem staatlichen Monopol, die nördliche Strecke ausscheiden würde. Der Unterschied zwischen den privaten und staatlichen Selbstkosten ist mithin in Wirklichkeit noch größer, als er durch die Gegenüberstellung der im vorigen Kapitel genannten Zahlen erscheint.

[1] Nr. 894 der Kölnischen Zeitung vom 6. August 1913.
[2] Drucksache Nr. 625 des Hauses der Abgeordneten, 1912/13, S. 10.

Gegen das Monopol ist weiter angeführt worden, daß der Staat wegen der Schwerfälligkeit seines Betriebes, wegen des Mangels an Bewegungsfreiheit seiner Beamten infolge beengender Vorschriften seine Aufgabe nicht in dem Maße erfüllen könne wie der private Schleppbetrieb. Diesen Einwand glaubte die Staatsregierung mit dem Hinweis auf die Leistungen der Eisenbahnen widerlegen zu können, im Vergleich zu denen der Schleppmonopolbetrieb allerdings dem Umfange nach erheblich zurücktritt. Es ist aber doch nicht zu verkennen, daß zwischen diesen beiden Transportwegen bei der beabsichtigten Organisation ein großer Unterschied besteht. Bei der Eisenbahn hat der Staat ein Betriebsmonopol, d. h. sowohl Transportmittel wie Zugkraft sind in seiner Hand vereinigt, so daß er alle Dispositionen rechtzeitig treffen kann, während er sich auf dem Kanal nur die Schleppkraft vorbehalten hat bezw. auf der Wasserstraße Herne—Bevergern vorbehalten will. Wenn der Staat auf einer bestimmten Eisenbahnlinie nur die Maschinen zur Verfügung stellte, die Wagen dagegen im privaten Eigentum ständen, so dürften die Leistungen auf dieser Strecke auch zu wünschen übrig lassen. Gerade für den Dortmund-Ems-Kanal kommt es aber sehr darauf an, daß die Verfügung über Kahn und Schlepper in einer Hand liegt. Denn die erfreuliche Verkehrsentwicklung ist zum großen Teil durch das Zusammenarbeiten der Kanalschiffahrtsgesellschaften mit der Seeschiffahrt in Emden und der Industrie im Binnenlande erreicht. Durch den staatlichen Schleppbetrieb wird aber dieser Zusammenhang zerrissen, was auf die weitere Entwicklung des Kanals nachteilig wirken wird. Die Kanalschiffe müssen nämlich im engen Anschluß an die in Emden eintreffenden Seedampfer fahren, weil sonst hohe Liegegelder für diese Seeschiffe zu zahlen sind. Die privaten Gesellschaften, welche über Dampfer und Kähne verfügen, können sich dem Seeverkehr in Emden anpassen, während die staatlichen Beamten des Schleppmonopols auf der oberen Strecke des Dortmund-Ems-Kanals bis Bevergern keine Fühlung mit den Seeverkehrsinteressenten bekommen können. Diese Entwicklung wird Emden sehr znm Schaden gereichen, weil die Seedampfer, wenn sie nicht mehr so pünktlich be- und entladen werden können, Rotterdam anlaufen werden, wo sie stets Be- und Entfrachtungsgelegenheit finden.

Trotz des guten Willens der Regierung, das Monopol nicht verkehrsfeindlich wirken zu lassen, wird die Handhabung des staatlichen

Schleppbetriebes, nach der Schleppordnung zu urteilen, einen bürokratischen Charakter tragen[1]. Dieser Ansicht kann man sich beim Studium der Schleppordnung nicht erwehren. Maßgebend ist allerdings nicht allein der Buchstabe der Verordnung, sondern in höherem Maße der Geist, von dem ihre Ausführung getragen wird.

Das zu schleppende Fahrzeug muß nämlich „unter Benutzung des vorgeschriebenen Vordrucks“ bei der „zuständigen Stelle ordnungsgemäß“ angemeldet werden. Bei der Anmeldung muß angegeben werden: Der Tiefgang in Metern, die Ladefähigkeit, die Art, die Beschaffenheit, die Menge der Ladung in Tonnen sowie der Bestimmungsort des Fahrzeuges und der Ladung. Ein Schreibfehler bei Ausfüllung dieses Vordruckes kann eine längere Verzögerung in der Beförderung des zu schleppenden Kahnes herbeiführen, denn der § 5 der Schleppordnung bestimmt: „Stellt sich eine irrige oder falsche Angabe heraus, so ist die Verwaltung berechtigt, das Fahrzeug bis zur Aufklärung des Sachverhaltes von der Beförderung auszuschließen.“ Dem Frachtführer kann sogar bei einem Irrtum eine erhebliche Strafe auferlegt werden: in dem genannten Paragraphen heißt es nämlich weiter: „Auch kann sie (die Verwaltung), wenn die Erklärung unrichtig abgegeben ist, die Zahlung des vier- bis zwanzigfachen Betrages des hinterzogenen Schlepplohnes verlangen“. Es genügt also, daß die Erklärung unrichtig abgegeben ist ohne Rücksicht darauf, ob Böswilligkeit oder Absicht vorliegen. Bei der Anmeldung des zu schleppenden Kahnes, die in den Geschäftsstunden zu erfolgen hat, muß also große Vorsicht geübt werden. Auch darf die Benachrichtigung nicht vorzeitig abgesandt werden, was vielleicht in der Absicht geschehen könnte, eine Verzögerung in der Abschleppung zu vermeiden. Denn wenn das angemeldete Fahrzeug nicht rechtzeitig bereitgelegt werden kann, so drohen wieder Verzögerung oder Geldstrafen. Der § 5 der Schleppordnung besagt nämlich weiter: „Wenn das Fahrzeug zu der angemeldeten Zeit nicht bereit zum Antritt oder zur Fortsetzung der Reise liegt, so verliert der Anmelder den Anspruch auf sofortige Beförderung. Außerdem kann von dem Anmeldenden wegen des versäumten Anschlusses der nach der Tragfähigkeit des Fahrzeuges für 30 km Entfernung zu entrichtende tarifmäßige Schlepplohn als Vertragsstrafe erhoben werden“. Dieser Gefahr würde

[1] Die Schleppbedingungen sind gerade jetzt durch Einwirkung der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens gebessert worden.

sich kaum jemand aussetzen, wenn er die Gewißheit hätte, daß der Kahn auch alsbald nach der Anmeldung befördert würde. Nach § 6 der Schleppordnung wird jedoch das angemeldete Fahrzeug erst „innerhalb 36 Stunden, nachdem die Anmeldung bei der zuständigen Stelle eingegangen ist, abgeschleppt“.

Durch einen „geschäftsstundenlosen“ Sonntag kann also ein Kahn unter der Herrschaft des Monopols unter Umständen eine Verzögerung von

12	Stunden	Anmeldungsverzögerung
36	„	Abschleppungs „
24	„	Sonntags „
zusammen 72	Stunden	

erleiden. In diesen drei Tagen legt beim Privatbetrieb der Kahn mehr als die Hälfte der ganzen Reise nach Emden zurück.

Diese 72 Stunden sind aber noch nicht das Maximum an Verzögerung, denn nach § 2 der Schleppordnung kann die Beförderung der Fahrzeuge verweigert werden, sobald sie nicht mit den „regelmäßigen Betriebsmitteln“ möglich ist. Die Schiffahrtsgesellschaften können mithin kaum noch wagen, sich an Fristen zu binden oder in Vertragsstrafen einzuwilligen, denn selbst wenn durch Schuld der Beamten des Schleppmonopols Liegegelder von Hunderten und Tausenden von Mark entstehen, so schlägt die Begründung: die Beförderung mit den regelmäßigen Betriebsmitteln war nicht möglich, jeden Anspruch auf Schadenersatz nieder.

Die größte Verzögerung und Verteuerung wird jedoch durch die Bestimmung verursacht, daß der staatliche Schleppbetrieb, zunächst wenigstens, ausschließlich bei Tage stattfinden soll, wohingegen der Privatbetrieb nach Möglichkeit bei Tag und Nacht arbeitet[1].

[1] „Während im Privatbetrieb die Schleppschiffahrt mit Ausnahme des Schleusenbetriebes nur an finstern Nächten ruht, während die privaten Betriebe so gut wie Tag und Nacht dafür sorgen, daß der vollgeladene Kahn sofort einen Schlepper zur Verfügung hat und der beschäftigungslose Schlepper möglichst umgehend den zu schleppenden Kahn findet, Liege- und Wartezeit auf das äußerste verringert werden, während der Privatbetrieb alles nur mögliche anwendet, um in der kürzesten Frist nach Emden und zur Seite des ihn wiederum zur festgesetzten Frist erwartenden Seedampfers zu gelangen, schon um nicht ein längeres Liegen dieses Dampfers zu verschulden, was enorme Liegegelder kostet, während alle diese und hundert andere Anstrengungen vom Privatbetrieb gemacht, und zwar mit Erfolg gemacht worden sind und täglich noch gemacht werden, soll die Sache unter dem staatlichen Schleppbetrieb, und zwar ausschließlich bei Tagesbetrieb jetzt ganz anders werden.“ Akten der Handelskammer zu Dortmund.

Um die hohen Liegegelder zu vermeiden, würden die Schiffahrtsgesellschaften gezwungen sein, alles zu benutzen, was eine rasche Abwicklung der Fahrt verspricht, so wie jetzt fast alle Kähne der größeren Sicherheit wegen die Vorschleusegebühren zahlen. Dazu gehört vor allem der Extraschlepper, dessen Benutzung eine weitere Verteuerung mit sich bringt, denn nach Ziffer II des Schlepplohntarifes muß für ihn ein Zuschlag von 50% zu den gewöhnlichen Schlepplöhnen gezahlt werden.

Der Schlepplohn für einen mit 750 t Erz beladenen Kahn von Bevergern nach Dortmund würde in dem Falle betragen:

Monopolschlepplohn	M. 118,90[1]
Extraschlepper 50%	„ 59,50
Leerfahrt des Schleppers . . .	„ 9,—[2]
	M. 187,40

Aus den geschilderten Gründen würde die Benutzung des Extraschleppers nicht etwa die Ausnahme, sondern eher die Regel bilden.

Der Schlepplohn für ein Nutztonnenkilometer für Erz, ein Gut der Klasse V, würde sich mithin gemäß vorstehender Berechnung auf

$$\frac{18740}{750 \cdot 110} = 0{,}23 \text{ Pfg.}$$

stellen, während er in der Begründung des Gesetzentwurfes nur mit 0,14 Pfg. angegeben ist. Die Dortmunder Handelskammer hat berechnet, daß diese Differenz eine jährliche Mehrbelastung von 300000 M. ausmachen würde.

Die Folgen dieser Verteuerung würden natürlich sein, daß der Kanal in seiner Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Rhein sehr herabgesetzt würde. Beträgt doch die durch das Monopol verursachte Verteuerung des reinen Schlepplohnes, also ohne Einrechnung einer besonderen Gebühr wie z. B. für Extraschlepper, für einen Kahn von

[1] Siehe Seite 76.

[2] Für die Leerfahrt des Schleppers von seiner jeweiligen Liegestelle bis zum Anfangspunkt der Schleppfahrt werden 30 Pfg. für das Kilometer berechnet, so daß für die durchschnittlich anzunehmende Leerfahrt des Schleppers 9 M. eingesetzt werden können. Bericht der Handelskammer zu Dortmund, 1912, S. 26.

950 t Tragfähigkeit, beladen mit 750 t Eisenerz, schon 40,90 M., was aus folgendem Zahlenbild hervorgeht[1]:

Frachtberechnung für einen Kahn von 950 t Tragfähigkeit mit 750 t Eisenerz von Emden nach Dortmund.

Fracht Emden—Dortmund 1,05 M. für 1000 kg =		M. 787,50
Schlepplohn:		
Emden—Bevergern 160 km zu 1,20 M. . . =	M. 192,—	
Bevergern—Dortmund 110 km 950 t zu 9 Pfg. für ein Tonnenkilometer . . . . . . =	„ 94,10	
Zuschlag 60% der Kanalabgaben von 750 t — 110 km — 0,05 Pfg. für 1 tkm = 41,30 M. =	„ 24,80	„ 310,90
Abgaben:		
Emden—Dortmund 215 km 750 t zu 0,05 Pfg. für ein Tonnenkilometer . . . . . =		„ 80,70
Hafenabgaben:		
Emden 750 t zu 3 Pfg. . . . . =	M. 22,50	
Dortmund 750 t zu 5 Pfg. . . . . . . =	„ 37,50	„ 60,—
		M. 1239,10

1,65 M. für 1000 kg.

Berechnung des Schlepplohns, der durch Benutzung eines privaten Dampfers entsteht.

Schlepplohn:	Emden—Bevergern . .	M. 160,—	
	Bevergern—Dortmund .	„ 110,—	M. 270,—

Im ersten Fall stellt sich also der Schlepplohn auf 310,90 M. im zweiten nur auf 270 M. Das Beispiel zeigt ferner, daß sich die Fracht beim staatlichen Schleppbetrieb für eine Tonne auf 1,65 M. beläuft.

Zum Vergleich mit den Transportkosten beim Bezuge über Rotterdam möge folgendes Zahlenbild dienen[2]:

[1] Bericht der Handelskammer zu Dortmund, 1912, S. 24.

[2] Bericht der Handelskammer zu Dortmund, 1912, S. 23.

Frachtberechnung für einen Kahn von 950 t Tragfähigkeit mit 750 t Eisenerz von Rotterdam nach Dortmund.

Fracht Rotterdam—Duisburg einschließlich Schlepplohn für
diese Strecke 1 fl für 2000 kg = M. 0,85 für 1000 kg
Mehrfracht[1] Duisburg - Dortmund „ 0,20 „ 1000 „

Gesamtfracht 750 t zu . . . M. 1,05 für 1000 kg	= M.	787,50
Schlepplohn:		
Duisburg—Herne, 40 km — 950 t zu 0,18 Pfg. für 1 tkm	= „	68,40
Zuschlag 10 % der Kanalabgaben von 750 t · 40 km zu 1 Pfg. für einen Tonnenkilometer = 300 M. .	= „	30,—
Herne—Dortmund, 25 km — 950 t zu 0,09 Pfg für 1 tkm	= „	21,40
Zuschlag 10 % der Kanalabgaben von 750 t · 25 km zu 0,5 Pfg. für einen Tonnenkilometer = 93,80 M.	= „	9,40
Abgaben:		
Duisburg—Herne, 40 km — 750 t zu 1 Pfg. für 1 tkm	= „	300,—
Herne—Dortmund, 25 km — 750 t zu 0,5 Pfg. für 1 tkm	= „	93,80
Hafenabgaben:		
Dortmund, 750 t zu 5 Pfg.	= „	37,50
1,80 M. für 1000 kg.	**M.**	**1348,—**

Da die Seefracht nach Emden mit Ausnahme der Erze von Schweden und Norwegen durchweg 25 Pfg. höher ist als nach Rotterdam, so erhöht sich bei nicht schwedischen Erzen der Frachtsatz über Emden nach Dortmund um diese 25 Pfg., also auf 1,90 M., während er über Rotterdam nur 1,80 M. beträgt.

X. Vorschläge zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit.

Aus den Betrachtungen geht hervor, daß der Kanal seinen Zweck noch nicht befriedigend erfüllt, weil seine Wettbewerbsfähigkeit infolge der natürlichen Vorteile des Rheins, sowie der Klassifikation der Güter und der Tarifpolitik der Eisenbahn nur gering ist und daher eine völlige Ausnutzung der Versandmöglichkeiten nicht zuläßt. Es darf daran

[1] D. h. die Fracht von Duisburg nach Dortmund ohne Schlepplohn, Abgaben und Hafenabgaben.

erinnert werden, daß der Kanal gebaut worden ist, um der westfälischen Industrie einen gesteigerten Wettbewerb mit dem Auslande durch billige Zufuhr von Rohmaterialien und Ausfuhr von Erzeugnissen zu ermöglichen. Mit der ständigen Zunahme des Verkehrs im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet ist zu dieser Zweckbestimmung noch eine andere hinzugetreten, nämlich die, den Eisenbahnverkehr zu entlasten. Diesen Aufgaben kann der Kanal aber nicht gerecht werden, wenn die Verfrachtung zu Wasser für einzelne Güter durch zu hohe Abgaben sowie durch Ausnahmetarife auf der Eisenbahn unvorteilhaft wird. Die Wege, welche einzuschlagen sind, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, werden durch die Hinderungsgründe selbst vorgezeichnet.

Erstens ist zu wünschen, daß die Abgaben für einzelne Güter, so vor allem für Draht, Eisen und Kohle ermäßigt werden. Die durch diese Herabsetzung zunächst herbeigeführten Mindereinnahmen der Kanalverwaltung würden durch die zu erwartende Steigerung der Transportmengen höchst wahrscheinlich nicht nur ausgeglichen werden, sondern es ist sogar ein Überschuß zu erwarten, so daß auf diese Weise die Wirtschaftlichkeit des Kanals gehoben würde. Wenn auch nicht bestritten werden soll, daß die sogenannte „indirekte Rentabilität", die sich aus der Hebung des Wohlstandes und damit der Steuerkraft der Bevölkerung in den angrenzenden Gebieten ergibt, bei der Beurteilung des finanziellen Ergebnisses mit heranzuziehen ist, so muß doch noch einmal betont werden, daß auf die Dauer ein Überschuß für Verzinsung und Tilgung aus den Kanaleinnahmen zu erstreben ist.

Zweitens ist im Interesse des Kanals zu fordern, daß die Seehäfentarife eingeschränkt werden. In welchem Maße diese Forderung durchzuführen ist und ob unser Wirtschaftsleben nicht gerade nach dem Kriege unbedingt Erleichterung der Ausfuhr benötigt, hängt wesentlich von dem Ausgange des Krieges ab und läßt sich daher zur Zeit noch nicht beurteilen.

Um die natürliche Überlegenheit des Rheins und damit der holländischen Seehäfen zu verringern, muß drittens versucht werden, mit der Abgabenfreiheit dieses Stromes aufzuräumen. Durch das Reichsgesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911 ist bekanntlich die Aufhebung der Abgabenfreiheit des Rheins geplant. Bis jetzt ist jedoch die Durchführung dieses Gesetzes für den Rhein an der Haltung Hollands gescheitert, da dieser Staat mit Recht befürchtet, daß die Erhebung von Abgaben auf dem Rhein eine Ablenkung des Verkehrs

von Rotterdam nach Emden zur Folge haben könnte und dieser Nachteil für die holländische Volkswirtschaft durch die bei der kurzen Rheinstrecke geringen Einnahmen für die holländische Staatskasse nicht wettgemacht würde. Für uns aber wäre eine solche Verschiebung äußerst erwünscht, vorausgesetzt, daß damit keine zu große Verteuerung notwendiger Lebensmittel oder Rohstoffe verbunden ist, was bei der Niedrigkeit der geplanten Abgaben kaum zu erwarten steht. Wenn sich daher Holland nicht gutwillig zu einer Einigung bereit erklärt, so kann von unserer Diplomatie wohl erwartet werden, daß sie die nötigen Mittel zur Erreichung dieses Zweckes findet und anwendet. Während des Krieges wäre z. B. die Möglichkeit der Verweigerung von Kohle denkbar. Zu entscheiden, ob es politisch geschickt wäre, auf diese Weise zu erzwingen, was durch Unterhandlungen nicht erreicht werden konnte, muß allerdings unserer Diplomatie überlassen werden.

Eine wesentliche Verbesserung der Wettbewerbslage könnte viertens erreicht werden durch eine stark ausgeprägte Differenzierung der Gebühren sowohl auf dem Kanal wie auf dem Rhein je nach der Fahrtrichtung und dem Herkunfts- bezw. Bestimmungsort. Beispielsweise müßten bei einem Transport von Emden oder Bremen über den Dortmund-Ems- bezw. Rhein-Weser-Kanal und den Rhein nach Mannheim geringere Sätze erhoben werden als beim Versand über Rotterdam und den Rhein.

Statt aber auf diese oder ähnliche Weise dem Dormund-Ems-Kanal zu Hülfe zu kommen, plant die Regierung die Einführung des Schleppmonopols, das, soweit es sich beurteilen läßt, unter den besonderen dargelegten Verhältnissen eine Verteuerung und Erschwerung des Verkehrs mit sich bringen muß.

Da die Wettbewerbsfähigkeit des Kanals gegenüber dem Rhein auf sehr geringen Frachtvorteilen beruht, so wäre das Schleppmonopol wegen seiner Beschränkung auf die durch das Gesetz vom 1. April 1905 geschaffenen westlichen Wasserstraßen und den Dortmund-Ems-Kanal für diesen eine die weitere Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Rhein ausschließende oder zum mindesten stark einschränkende Maßnahme.

Die Erweiterung staatlicher Tätigkeit durch den Schleppbetrieb erscheint vielen als Annäherung an den Staatssozialismus bedenklich. Das Urteil des einzelnen über das Monopol hängt mit seiner Stellung zum Staate eng zusammen. Derjenige, welcher dem Staate die Rolle des „Nachtwächters“ zuweist, wird nicht für Staatsmonopole eintreten.

Aber auch wenn man grundsätzlich nichts dagegen einzuwenden hat, daß der Staat im wirtschaftlichen Wettbewerbe mit auf den Plan tritt oder gar das Recht zur alleinigen Ausübung einer bestimmten Tätigkeit erhält, wird man sich in seiner Entscheidung davon leiten lassen, ob die betreffende Organisationsform wirtschaftlich vorteilhaft ist oder nicht, wobei allerdings technische, militärische Gründe usw. modifizierend einwirken können. Eine technische Notwendigkeit für die Einführung des Monopols auf dem Dortmund-Ems-Kanal besteht aber nach Ansicht zahlreicher Sachverständiger nicht[1]. Im Gegenteil wird durch das Monopol die Entwicklung der Selbstfahrer, die eine vollständige Umwälzung der Binnenschiffahrt voraussehen läßt[2], verhindert.

Als Grund für die Ausdehnung des Schleppmonopols auf die bisher monopolfreie Strecke ist unter anderem geltend gemacht worden, daß durch den Bau des Rhein-Weser-Kanals das Übergewicht des Rheins über den Dortmund-Ems-Kanal vergrößert worden ist und das Schleppmonopol nun gerade dazu dienen könnte, diese Verschiebung innerhalb erträglicher Grenzen zu halten, indem der Staat auf Strecken, deren Benutzung dem Verfrachter große Vorteile bringt, hohe Abgaben erheben, den schonungsbedürftigen Strecken dagegen niedrigere Gebühren gewähren sollte als der Privatbetrieb dazu in der Lage wäre, wenn er nicht unter seine Selbstkosten herabgehen will.

Wenn diese Absicht ausführbar ist, so würden allerdings die Bedenken, die gegen das Monopol sprechen, zum Teil fortfallen. Immerhin würde durch eine solche Begünstigung wieder ein Ausnahmezustand geschaffen, der die Freude am Kanal trüben könnte. Wenn daher der mit seinem ganzen Kapital und seiner Existenz interessierte Privatunternehmer es fertig bringt, den Kampf auch gegen solche besonders niedrige Tarife des Staates aufzunehmen, so ist der freie Wettbewerb entschieden vorzuziehen.

Zweites wurde angeführt, daß die Fragestellung nicht lauten dürfe: Monopol oder nicht?, sondern staatliches oder privates Monopol? Demgegenüber muß darauf hingewiesen werden, daß die Bedingungen für ein natürliches Monopol in der Schiffahrt doch wesentlich ungünstiger sind als bei der Eisenbahn[3], wo sich derartige tatsächliche Vormachtstellungen zum Schaden der Allgemeinheit entwickelt hatten. In der

---

[1] Prof. Flamm, Dr.-Ing. Claus u. a.

[2] C. Claus, a. a. O., S. 21ff.

[3] Vergl. Wirminghaus, a. a. O., S. 56ff.

ersten Zeit schien es allerdings, als ob die Westfälische Transport-Aktiengesellschaft in Begriff stände, sich eine solche Alleinherrschaft zu erwerben. Kaum waren jedoch die verlustbringenden Jahre vorüber, so trat auch schon die Konkurrenz auf. Heute sorgen 21 Unternehmungen dafür, daß die Frachtsätze auf dem Kanal in angemessenen Grenzen bleiben.

Drittens wird dem Monopol nachgerühmt, daß der Staat dadurch in die Lage versetzt würde, einen größeren Einfluß auf die Frachtgestaltung auszuüben. Dieser Gesichtspunkt scheidet aber bei dem Kanal völlig aus, denn die Frachten, Kanalgebühren und Schleppkosten müssen, da der Rhein parallel läuft, so niedrig gehalten werden, daß eine Konkurrenz mit diesem Strome möglich ist. Daran kann niemand etwas ändern, auch der Staat nicht, denn in dem Moment, wo die Verfrachtung zu teuer wird, liegt der Kanal brach, ist er totes Kapital. Als Beweis dafür, wie kleine Verschiebungen in den Frachtverhältnissen schon den Kanal lahm zu legen in der Lage sind, wurden die Zustände, welche durch die Ausnahmetarife für Futtergerste und Mais herbeigeführt worden waren, eingehend geschildert.

Daher muß gefordert werden, daß die ohnehin beschränkte Wettbewerbslage des Dortmund-Ems-Kanals nicht durch das Schleppmonopol unnötig verschlechtert wird, sondern daß alles geschieht, um aus diesem Verkehrswege ein für die Volkswirtschaft nützliches Instrument zu gestalten.

Lebenslauf.

Ich, Karl Sewering, evangelischer Konfession, bin am 17. Januar 1888 in Dortmund geboren.

Das Reifezeugnis erwarb ich mir auf der Oberrealschule zu Hamm i. W. und bezog, nachdem ich zunächst das Bankfach erlernt hatte und darauf einige Jahre in der westfälischen Eisenindustrie tätig gewesen war, die Handelshochschule Cöln, wo ich die Handelslehrerprüfung ablegte, sowie die Universitäten Bonn und Straßburg, auf denen ich Rechts- und Staatswissenschaften studierte. Die einschlägigen Vorlesungen hörte ich bei den Herren Professoren Schmalenbach, Walb, Wiedenfeld, Weber, Dietzel, Knapp und Sartorius von Waltershausen.

Am Kriege nahm ich vom 9. August 1914 an teil, wurde jedoch wegen schwerer Unterschenkelverletzung am 10. April 1916 vom Militär entlassen.

Seit Oktober 1916 bin ich als ständiger Lehrer an der Öffentlichen Handelslehranstalt zu Leipzig angestellt, nachdem ich schon vor dem Kriege bezw. im Sommer 1916 das Lehramt in Saarbrücken bezw. in meiner Vaterstadt ausgeübt hatte.

END OF
TITLE